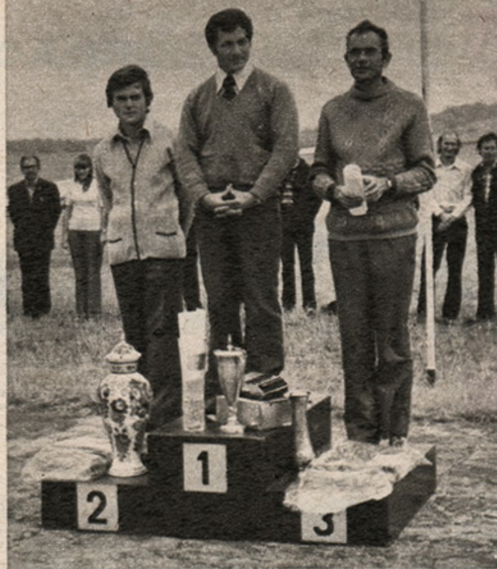
TYGODNIK • 17.08.1975 CENA 3 ZŁ

33
1258

SKRZYDLATA POLSKA





B. Peczela, T. Kawa i M. Felczykowski na podium zwycięzców X Krajowych Zawodów Szybowcowych im. S. Grzeszczyka.

Zdjęcie: Jan Michalski

TOMASZ KAWA zwyciężył w Lisich Kątach

W Wyczynowym Ośrodku Szkolenia Szybowcowego Aeroklubu Grudziądzkiego w Lisich Kątach rozegrano w dniach 6–20 lipca br. X Krajowe Zawody Szybowcowe im. Szczepana Grzeszczyka. Startowało 26 pilotów reprezentujących 16 aeroklubów. Rozegrano 8 konkurencji.

Konkurencję pierwszą (6.VII) – przelot po trasie trójkąta 204 km (Lisie Kąty–Ostróda–Zieluń–Lisie Kąty) wygrał **Bogdan Peczela** (Kielce) z prędkością 77,2 km/h. W drugiej (7.VII) – przelocie po trasie trójkąta 106 km (Lisie Kąty–Brachlewo–Piotrowice–Lisie Kąty) zwycięzcą został **Tomasz Kawa** (Gliwice) z prędkością 74,3 km/h. Trzecią konkurencję (8.VII) – przelot po trasie trójkąta 315 km (Lisie Kąty–Olsztyn–Toruń–Lisie Kąty) zaliczyło 12 pilotów; wygrał **Tomasz Kawa** z prędkością 75,5 km/h. Czwartą konkurencją (9.VII) był trójkąt 271 km zamieniony na przelot odległościowy. Pierwsze cztery miejsca ex aequo zajęli (po 266 km) – **M. Felczykowski** (Toruń), **T. Kawa** (Gliwice), **R. Szamkołowicz** (Szczecin) i **J. Szempliński** (Jelenia Góra). Konkurencje II, III i IV rozegrano na termice bezchmurnej. W piątej konkurencji (12.VII) – przelocie docelowo-powrotnym 142 km (do Ostródy i z powrotem), którą wykonało 17 pilotów, najlepszym okazał się **B. Peczela** z prędkością 59,2 km/h. Przelot docelowo-powrotny 130 km – do Tucholi i z powrotem (13.VII) – był konkurencją szóstą; wygrał **Piotr Wielich** (Inowrocław) z prędkością 78,8 km/h. W siódmej (17.VII) – przelocie docelowym do Olsztyna 108 km – pierwsze miejsce zajął **Zbigniew Rauch** (Gdańsk) – 105,4 km/h. W ostatniej konkurencji (18.VII) – przelocie po trasie trójkąta 315 km – zwyciężył **Bogdan Jóźwicki** (Dęblin) z prędkością 70,7 km/h.

Czołówka końcowej klasyfikacji zawodów przedstawia się następująco: 1. **T. Kawa** (Gliwice) – 6 331 pkt., 2. **B. Peczela** (Kielce) – 6 210 pkt., 3. **M. Felczykowski** (Toruń) – 6 099 pkt., 4. **R. Szamkołowicz** (Szczecin) – 6 043 pkt., 5. **J. Szempliński** (Jelenia Góra) – 5 997 pkt., 6. **B. Jóźwicki** (Dęblin) – 5 827 pkt., 7. **J. Trzeciak** (Rzeszów) – 5 750 pkt., 8. **W. Seroka** (Poznań) – 5 729 pkt., 9. **Z. Rauch** (Gdańsk) – 5 676 pkt., 10. **P. Wielich** (Inowrocław) – 5 617 pkt.

(y)

Z LOTU



KONFERENCJA PRASOWA Z OKAZJI ŚWIĘTA LOTNICTWA

5 sierpnia br. odbyła się w jednostce lotniczej stacjonującej na terenie Pomorskiego Okręgu Wojskowego konferencja prasowa z okazji tegorocznego Święta Lotnictwa przypadającego 23 sierpnia. Wzięło w niej udział ponad 100 dziennikarzy prasy, radia i telewizji z całego kraju, w większości członków Klubów: Sprawozdawców i Publicystów Wojskowych oraz Publicystów Lotniczych przy Stowarzyszeniu Dziennikarzy Polskich. Konferencję prowadził zastępca dowódcy Wojsk Lotniczych do spraw politycznych gen. bryg. **Ludwik Sobieraj**. Dziennikarze wysłuchali informacji o aktualnych problemach szkoleniowo-wychowawczych Wojsk Lotniczych, Wojsk OPK, Lotnictwa Marynarki Wojennej i Aeroklubu PRL, obejrzeli wystawę sprzętu bojowego i obiekty na lotnisku, zwiedzili salę tradycji jednostki lotniczej oraz obserwowali na poligonie pokaz działań bojowych śmigłowców.

SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI JUNIORÓW W NOWYM TARGU

Na lotnisku Aeroklubu Tatrzańskiego w Nowym Targu odbyły się XII spadochronowe mistrzostwa Polski juniorów. Rozegrano trzy konkurencje: skoki na celność lądowania, akrobację spadochronową i skoki drużynowe na celność lądowania.

Tytuły mistrzowskie zdobyli: akrobacja spadochronowa mężczyzn – 1. **Włodzimierz Kowalaszek** (Bydgoszcz) – 7,9 pkt., 2. **Tomasz Biegała** (Inowrocław) – 13,8 pkt., 3. **Adam Glazar** (Krosno) – 14,00 pkt. Dwubój spadochronowy (skoki na celność plus akrobacja) – 1. **Włodzimierz Kowalaszek** (Bydgoszcz) – 9,82 pkt., 2. **Roman Kupczak** (Dęblin) – 19.43 pkt., 3. **Józef Makowski** (Toruń) – 24,64 pkt. Celność lądowania drużynowo: 1. Kraków – 4,71 m, 2. Bydgoszcz – 6,31 m, 3. Warszawa – 9,76 m. Dwubój kobiet (skoki na celność plus akrobacja): 1. **Grażyna Papirowska** (Wrocław) – 42,58 pkt., 2. **Danuta Ruch** (Olsztyn) – 43,82 pkt., 3. **Halina Kalinowska** (Warszawa) – 47,21 pkt.

CENTRALNY OBÓZ SPADOCHRONOWY W PIOTRKOWIE TRYBUNALSKIM

W dniach 2–29 lipca br. odbył się w Piotrkowie Trybunalskim Centralny Obóz Spadochronowy Przysposobienia Obronnego Ministerstwa Oświaty i Wychowania. W zgrupowaniu wzięło udział 86 uczniów szkół średnich i zawodowych z całego kraju zainteresowanych sportem spadochronowym. Uczestnicy obozu uzyskali odznaki skoczka spadochronowego, wykonując po 7 skoków spadochronowych z samolotu.

W SKRÓCIE

● **Zarząd** Polityczny Wojsk Obrony Powietrznej Kraju zorganizował w lipcu ochotniczy wakacyjny hufiec pracy dla 60 dzieci kadry i pracowników WOPK, które pracowały w Miejskim Kombinacie Modernizacyjno-Budowlanym w Warszawie.

● **Łódzkie** Przedsiębiorstwo Handlu Sprzętem Rolniczym „Agroma" w okresie żniw dostarczało dwoma samolotami („Gawron" i „Wilga") na pola części zamienne do maszyn żniwnych i kombajnów.

● **Wrocławscy** szybownicy wylatali w tym roku do 22 lipca br. ponad 2 700 godzin. (sb)

● **Do połowy** lipca szybownicy polscy uzyskali w tym roku 45 diamentów za przeloty 300-kilometrowe, 15 diamentów za przeloty 500-kilometrowe, 5 diamentów za przewyższenia, 10 odznak diamentowych, 60 złotych i 65 srebrnych.

● **W mistrzostwach** szybowcowych krajów socjalistycznych na Węgrzech ekipa polska zajęła 2 miejsce w klasyfikacji zespołowej, za ekipą Czechosłowacji, a przed pierwszym zespołem węgierskim. **Wujczak** był trzeci w klasie standard.

NASI KORESPONDENCI DONOSZĄ

RYBNIK

W Aeroklubie Rybnickiego Okręgu Węglowego rozegrano w dniach 30 czerwca – 10 lipca VII Szybowcowe Mistrzostwa Śląska z udziałem 26 pilotów z aeroklubów: Bielsko-Bialskiego, Częstochowskiego, Gliwickiego, Śląskiego w Katowicach i ROW oraz Aeroklubu w Prievidzy (CSRS). Przeprowadzono 8 konkurencji: trójkąty – 102 km (dwukrotny), 179 km, 305 km, 106 km, 221 km i 106 km oraz docele-powroty 176 km i 200 km. Zwyciężył **Bolesław Zoń** (Częstochowa) – 6 479 pkt., przed **Tadeuszem Lewickim** (Gliwice) – 6 250 pkt. i **Michałem Krawczykiem** (Rybnik). W czasie mistrzostw wylatano na szybowcach 846 godzin i przeleciano 28 921 km, w tym 19 831 km po trasach zamkniętych. Zespołowo najlepsi okazali się gospodarze z Aeroklubu Częstochowskiego.

Wiesław Dziuba

POZNAŃ

W dniach 16–21 lipca rozegrano koło Środy Wlkp. IV Okręgowe Zawody Spadochronowe Wielkopolski. W imprezie zorganizowanej przez Aeroklub Poznański startowało ponad 40 skoczków z 8 aeroklubów regionalnych (Białystok, Jelenia Góra, Lubin, Zielona Góra, Szczecin, Ostrów, Inowrocław i 2 zespoły Poznania) oraz z okręgu Cottbus (NRD). W punktacji ogólnej zawodów zwyciężył **Zygmunt Renz** (Poznań), przed **Tomaszem Biegałą** (Inowrocław) i **Januszem Łużnym** (Poznań). W skokach indywidualnych na celność lądowania 1 miejsce zajął **Rinhard Mrozko** (NRD), w akrobacji spadochronowej najlepszy był **Zygmunt Renz** (Poznań).

W czasie zawodów rozegrano również tradycyjne zawody między Aeroklubem Poznańskim i Aeroklubem Ostrowskim o mistrzostwo Wielkopolski. Wygrali poznaniacy: 1 miejsce zajął **Zygmunt Renz**, przed swym kolegą klubowym **Januszem Łużnym** i **Grzegorzem Urbaniakiem** (Ostrów). Odbył się też mecz spadochronowy między drużynami GST Cottbus i Aeroklubu Poznańskiego, zakończony zwycięstwem skoczków poznańskich w stosunku 221,6 pkt. : 226,4 pkt.

M. Gutowski

W następnym numerze na ŚWIĘTO LOTNICTWA:

- PIERWSZA PARADA POWIETRZNA
- W PUŁKU „KRAKÓW"
- PO DYPLOMY NA „SZYBKIE"
- SILNIKI LOTNICZE PRL
- PIERWSZY SAMOLOT ZESTRZELONY W NOCY
- MIG-21 DLA MODELARZY
- LOTNIA TYPU SZYBOWCOWEGO
- NOTATKI Z CENTRUM PRASOWEGO „SOJUZ-APOLLO"

NASZA OKŁADKA:

Międzynarodowy Dworzec Lotniczy Warszawa-Okęcie. Nowe, eleganckie stroje stewardes LOTU są bardzo udanym dziełem projektantów i krawcowych Domu Mody „Leda".

Zdjęcie: JANUSZ CZERNIAK

NA HORYZONCIE

TRZYDZIESTE ŚWIĘTO

Za tydzień, 23 sierpnia, obchodzić będziemy po raz trzydziesty w PRL Święto Lotnictwa Polskiego. W roku 1975, roku 30-lecia zwycięstwa nad faszyzmem hitlerowskim, mija 31 lat od chwili wejścia do walki pierwszych jednostek ludowego Lotnictwa Polskiego. Z polowych lotnisk w Zadybiu Starym i Woli Rowskiej wystartowały do walki z hitlerowskim okupantem samoloty z biało-czerwonymi szachownicami na skrzydłach. Piloci polscy, wspomagani 23 sierpnia 1944 r. przez swych radzieckich towarzyszy broni, przeszli nad Warką swój chrzest bojowy. Było to ważne wydarzenie. Po raz pierwszy bowiem od wojny obronnej w 1939 r. lotnicy polscy mogli walczyć z faszystowskim najeźdźcą na polskiej ziemi. Dlatego też dzień 23 sierpnia przeszedł do historii polskich skrzydeł — jako data narodzin i dzień święta ludowego Lotnictwa Polskiego.

Lotnictwo polskie wniosło poważny wkład do wielkiego bilansu zbrojnego żołnierza polskiego w zwycięstwo nad faszystowskimi Niemcami, walcząc praktycznie na wszystkich frontach II wojny światowej. W działaniach trwających 1 906 dni, lotnicy polscy dokonali czynów bojowych dowodzących wysokiego kunsztu lotniczego oraz poświęcenia i bohaterstwa, wykazali wiele organizacyjnych umiejętności. Tak było zarówno we wrześniu 1939 roku, w obronie polskiego nieba, jak i później we Francji, w bitwie o Anglię, nad Atlantykiem, Afryką, kanałem La Manche czy Niemcami. Tak było na całym szlaku bojowym ludowego Lotnictwa Polskiego, od Warki i Wisły, przez Warszawę, Wał Pomorski, Kołobrzeg, po Odrę, Berlin i Łabę. Wkład lotnictwa polskiego w zwycięstwo to niemal 120 tys. lotów bojowych, ponad 1 000 zestrzelonych samolotów przeciwnika, około 17 tys. ton bomb i min zrzuconych na terytoria i szlaki morskie przeciwnika, to wreszcie zestrzelenie 190 latających pocisków V-1 oraz zniszczenie wielu setek dział, czołgów, samochodów, transporterów opancerzonych, a także wagonów kolejowych, parowozów, statków morskich, okrętów wojennych i barek. Równolegle działanie lotnictwa wywierało pozytywny wpływ na przebieg i rezultaty działań bojowych innych rodzajów sił zbrojnych, głównie wojsk lądowych. W ich sukcesach jest także zawarty udział współdziałającego lotnictwa.

We wspólnej walce cementowała się bojowa przyjaźń i braterstwo broni lotników polskich i wielu innych narodowości. Najmocniej okrzepła i najszerzej rozwinęła się przyjaźń i braterstwo broni lotników polskich i radzieckich, stając się ważnych źródłem rozwoju i siły sukcesów bojowych oraz istotnym czynnikiem współczesności i nowoczesności ludowego Lotnictwa Polskiego.

Trzydzieste Święto Lotnictwa w PRL, w roku 30-lecia zwycięstwa nad faszyzmem hitlerowskim, ma dla żołnierzy Wojsk Lotniczych i Wojsk OPK głęboką, symboliczną wymowę. Znajduje to szczególny wyraz w pełnej mobilizacji żołnierzy w stalowych mundurach do zaangażowanego działania w realizacji zadań szkoleniowych, w służbie i pracy dla wojska i gospodarki narodowej.

Ikarus

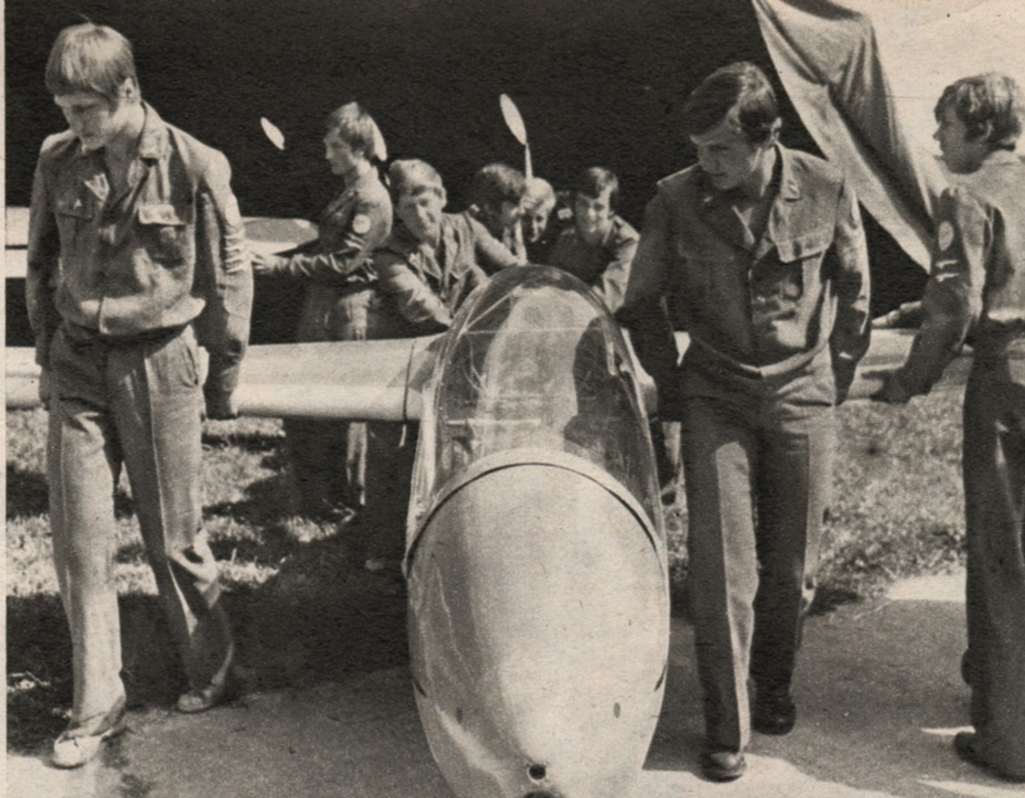
Lasy, jeziora, podgórskie turystyczne szlaki rozbrzmiewają wesołą młodzieńczą gwarą. Każdy kto żyw korzysta ze słonecznych wakacji.

Tylko młodzi chłopcy z dęblińskiego Liceum Lotniczego lipcowe i sierpniowe dni spędzają inaczej niż ich rówieśnicy.

Niemal natychmiast po ostatnim dzwonku spakowali własne rzeczy, zabrali plecaki, zwinęli spadochrony... Na polowym lotnisku na czwartoklasistów czekał już wysłużony „Antek", a na młodszych, którzy w okresie wakacji zdobywają III klasę pilota szybowcowego, „Bociany" i „Muchy".

Wszystkie bez mała dni podobne są tu do siebie: wczesna pobudka, gimnastyka, śniadanie i z pełnym ekwipunkiem kandydaci na pilotów udają się na lotnisko.

Szkolenie podstawowe dla uczniów klas II i III obejmuje loty po kręgu, na wysokość, docelowe, przeloty po trójkącie. Przyszłoroczni maturzyści zdobywają kwalifikacje wyższego stopnia. Wśród nich są już nawet posiadacze srebrnych odznak szybowcowych. Na obozie zaliczają i drugą specjalność — spadochronową. Na początek 7 do 10 skoków, a każdy wpis do książek spadochronowych podnoszony jest niemal do rangi uroczystego ceremoniału. Toteż



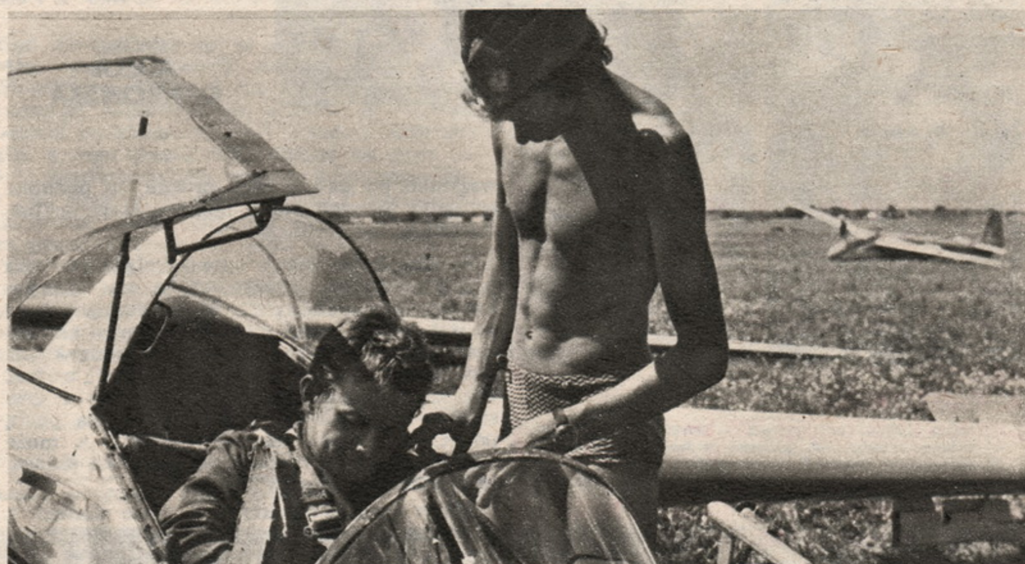
Wakacje licealistów z Dęblina

istnieje ciche współzawodnictwo wśród szybowników i skoczków. Wyróżniają się m.in. **Jerzy Strzelczak, Tadeusz Wróbel, Jacek Panek, Mariusz Jarzyński, Tadeusz Daniluk, Albin Malewicz.** Nie sposób wymienić pozostałych. Swoje sukcesy zawdzięczają doskonałym pedagogom. Pilotażu uczą kpt. pil. inż. **Krzysztof Orłowski** i por. pil. inż. **Jerzy Tarczoń.** Instruktorami spadochronowymi są mistrzowie tej dyscypliny: ppłk **Jan Pulka** i chor. **Stanisław Chmiel**, którzy potrafią „zapalić" młodych do tego sportu.

Za rok matura w lotniczym liceum. Pierwsza w dotychczasowej historii szkoły. Chłopcy przywdzieją podchorążackie mundury Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Janka Krasickiego. A tymczasem z powodzeniem zdobywają „ostrogi" w lotniczym „przedszkolu". Bo tak właśnie nazywają swoją szkołę.

J. CH.

Zdjęcia: TADEUSZ SZCZEPANIAK



Do pierwszego lotu przygotowuje się uczeń Liceum Lotniczego Krzysztof Łagoda.



Z zainteresowaniem obserwują powietrzne harce kolegów.



Czujne oko instruktora ppłka Jana Pulki dostrzeże najdrobniejszą niedokładność.

3 REKORDOWE dni



Zdjęcie: B. Koszewski.

ADELA DANKOWSKA

1.06.75.
A. DANKOWSKA — M. MIELCZAREK
„Halny" ● Trójkąt 542 km
V = 69,78 km/h

J. CENTKA
„Jantar-1" ● Trójkąt 775 km
V = 93,75 km/h

2.06.75.
A. DANKOWSKA
„Jantar-1" ● Trójkąt 775 km
V = 73,35 km/h

5.06.75.
A. DANKOWSKA — G. DOBCZYŃSKA
„Halny" ● Trójkąt 108 km
V = 96,2 km/h

Nie wiodło mi się najlepiej na XX Szybowcowych Mistrzostwach Polski. Latałam znacznie poniżej swoich możliwości i może właśnie dlatego byłam bardziej zmęczona niż kiedykolwiek.

Nic też dziwnego, że z przyjemnością myślałam o oczekujacym mnie tygodniowym wypoczynku, przed udziałem w II Międzynarodowych Szybowcowych Zawodach Kobiet FAI.

W błogim nastroju położyłam się spać. 1.06.75. ceremonia zakończenia o 10. Pomyślałam sobie, że pośpię do 9. Spało mi się świetnie, ale krócej niż zamierzałam, bo o 6.45 obudził mnie telefon Józka, który jak na dobrego męża przystało, zamiast powitać żonę dobrym śniadaniem, zaczął od popędzania: Spiesz się, zaraz polecisz „Halnym" na trójkąt 500 km itp.

Doskoczyłam do okna. Widok nieba otrząsnął ze mnie resztki snu. Wszystko zapowiadało dobre, mało-fantastyczne warunki.

Lot po rekord to dla mnie zawsze wielkie przeżycie. Jestem w takiej chwili lekko podniecona, co nie przeszkadza mi jednak spokojnie i starannie przygotować wszystko do lotu, a szczególnie do wielogodzinnego lotu, gdzie za drobne niedopatrzenie, jakim może być np. źle ułożony spadochron, płaci się niepotrzebnym zmęczeniem i utratą kondycji, tak bardzo potrzebnej w decydujących momentach lotu. Jednak przygotowanie do lotu nie zabrało mi zbyt dużo czasu, gdyż wszystko od dawna jest zawsze na podobne sytuacje przygotowane: pomoce nawigacyjne, czekolada, pomarańcza itp.

Bardzo lubię latać, ale wolałabym na przyjemniejszym „Jantarze", a nie dobrym lecz ciężkim „Halnym". Może dlatego, że z moimi koleżankami już od 15 lat (jak ten czas szybko płynie) wielokrotnie, jednak bez powodzenia, próbowałyśmy oblecieć trójkąt 500 km na 2-miejscowym szybowcu i tym samym wypełnić do niedawna jedyną pustą pozycję w tabeli rekordów Polski. A może uda się poprawić rekord świata? Jest szansa, tą szansą jest „Halny".

Mimo tych perspektyw, a może dlatego z odrobiną zazdrości, patrzyłam na Halinę Rynkiewicz startującą na „Jantarze-19" po rekordy świata na trójkącie 775 km! Może dlatego, że leciała na jeszcze ciekawszy lot i to na szybowcu, na którym latanie jest przyjemnością.

„Józek jest szalony!" — pomyślałam. Profanuje ceremonię zakończenia jubileuszowych XX SMP. A może je uświetnia? Kto to wie, wszystko może się spełnić. Do tego wysyła Halinę, Staszka Zientka i Janusza Centkę na nieprawdopodobnie długi trójkąt 775 km!!

Pamiętam czasy, gdy marzyliśmy o trójkącie 500 km, a dzisiaj to przelot, który ma na swoim koncie każdy szanujący się zawodnik. Wkrótce będziemy latali jeszcze dalej.

Warunki coraz piękniejsze. Ja jednak jeszcze poczekam. Na „Halnym" nie potrzeba startować na trójkąt 500 km o świcie, tym bardziej, że lubi „ON" dobre warunki. Ja też.

Czekam w kabinie, gotowa do lotu, na moją pasażerkę, młodą pilotkę z Leszna Mirosławę Mielczarek, która dzisiaj będzie dzielić ze mną przyjemności i trudy lotu.

Już dojechała. Sprawdzenie barografów i o godz. 9.34 srebrzysta „Wilga" pilotowana przez R. Woszczerowicza zapoczątkowała nasz lot. Wyczepiłam się na wysokości 900 m nad lasem, 2 km na południe od lotniska, w 2-metrowym kominie. Warunki meteo były już w pełnym rozwoju. Pamiętając o dotychczasowym niepowodzeniu na trójkącie 500 km na „Bocianie" oceniłam, że pora już odchodzić.

Z 1200 m poleciałam na taśmę, którą przeleciałam o godz. 9.41. 5 km za taśmą las za Święciechową dał mi w 3 m/s kominie wysokość 1300 m. „Dobrze się zapowiada — pomyślałam — to będzie przyjemnościowy przelot. Będzie dużo czasu na podziwianie malowniczej trasy, Puszczy Noteckiej itp". Wykorzystując pojedyńcze Cu w locie prostym, na 25 kilometrze nad malowniczo położonymi jeziorami, między lasami na 800 m złapałam wznoszenie 3,5 m/s. Z wysokości 1400 m świat wydawał się jeszcze piękniejszy, a dalsza perspektywa lotu jeszcze bardziej obiecująca. Życie jest piękne.

Mój świetny nastrój został troszkę przygaszony wiadomością od Staszka Zientka zmuszonego do lądowania w rejonie Wolsztyna na 50 kilometrze trasy. „Nie będzie tak łatwo, skoro „Jantar" pada. Pohamuj się, dziewczyno, należy przeżyć chwilowy kryzys w postaci niższej o 100 m podstawy i słabszych wznoszeń, któch bardzo nie lubi mój „Halny".

Za Zbąszyniem warunki wyraźnie się poprawiły, Cu ostro rysowały się na tle szafirowego nieba, wznoszenia wzrosły do 4 m/s, a podstawy do 1600 m.

Halina i Janusz lecieli jak po maśle. Ja też bardzo szybko znalazłam się nad Borami Myśliborskimi w rejonie Gorzowa. Spotkała mnie tu przykra niespodzianka i dalszy lot zagroziła ściana obfitego opadu śniegu, który sięgał 700 m. Na szczęście po kilku kilometrach lotu w gęstej śnieżycy opady skończyły się.

Spokojne dotąd wznoszenia stały się ciasne i burzliwe, trudne do wykorzystania. Wkrótce jednak znalazłam powyżej 5 m/s spokojny komin i o godz. 12.20 zameldowałam się na wysokości 1000 m na I punkcie zwrotnym w Mostkowie koło Barlinka, kontrolowanym przez inż. Z. Pytlika z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego.

W tym czasie z przykrością dowiedziałam się, że Halina Rynkiewicz lecąca po rekordy świata na trójkącie 775 km na „Jantarze-1" wylądowała w Szczecinie. Wyholowana, wraca samodzielnie do Leszna. Januszowi Centce wiedzie się bardzo dobrze, leci szybko!

Trudy końcówki pierwszego boku wynagrodził mi piękny świeży szlak cumulusów, pod którym błyskawicznie przeleciałam 80 km. Musiałam się z nim pożegnać, gdyż wyprowadził mnie 25 km od trasy. Dla otarcia łez „dokręciłam" do 1700 m w 4 m/s kominie, nad malowniczo położoną Trzcianką. Dalszy lot — już z wykorzystaniem tylko pojedyńczych Cu, przy wyraźnie słabszych wznoszeniach nie przekraczających 2 m/s.

Około 20 km przed II punktem zwrotnym w Inowrocławiu zwątpiłam w powodzenie przelotu. Nad Inowrocławiem było pełne zachmurzenie przez Ac. Na skraju „kitu" nad Barcinem złapałam 3/4 m/s, chwilami do 1 m/s. Szczęśliwie dla mnie zachodni wiatr nanosił mnie na Inowrocław. Trwało to długo, zanim wykręciłam 1400 m. W tym momencie znalazłam się 10 km od punktu zwrotnego W czasie mozolnego wykręcania zauważyłam, że nad Janikowem tworzy się pod zwartą warstwą Ac pojedyńczy anemicz-

ny Cu. To była szansa. Skierowałam „Halnego" na Inowrocław, gdzie zameldowałam się o godz. 14.30 na wysokości 100 m i poleciałam nad Janikowo, gdzie pod zaobserwowanym uprzednio jedynym strzępkiem Cu na smętnie wyglądającym niebie złapałam 1,5 m/s.

Straciłam dużo czasu, ale jest szansa przełamania niepokonanego dla nas dotąd trójkąta 500 km na dwumiejscówce.

Na 1400 m skończyło się. Musiałam polecieć do środka trójkąta. Wykorzystywałam po drodze wznoszenia nie przekraczające 1,5 m/s. Otuchy dodał mi Janusz, który na trasie trzeciego boku wykręcał we 4—5 m/s wznoszeniach. Wreszcie i ja 10 km na północ od Gniezna schwytałam 3 m/s i wykręciłam 1600 m.

Między Kobylnicą a Swarzędzem, pod dużą chmurą, poznańska „Foka". Zgłosiła mi 2 metry wznoszenia. Podziękowałam, spodziewałam się więcej. Mam na wysokości 800 m 4 m/s. Wkrótce znalazłam się na 1700 m. Za gorąco nam nie było, gdyż chłodził przelotny opad śniegu z sąsiednich Cu. Jeszcze raz dokręciłam w 3 metrach 1700 m nad Wartą i do domu! Na trawersie Mosiny, 55 km od Leszna, spotkaliśmy się z Januszem Centką. Lecimy razem, kolejne chmury dają zbyt słabe wznoszenia. Wreszcie nad Kościanem na wysokości 800 m złapałam 2 m/s; dokręciłam 1100. Poleciałam do przodu pod następne Cu, kilka esów i na 220 km/h meldowanie w Lesznie o 17.27. Wylądowałam po 7 godz. 48 min. lotu.

Radość z rekordu mojego i Janusza została uczczona szampanem przez witających nas kolegów i współpracowników. Tak minął piękny dzień, którego wynikiem są 2 rekordy Polski: J. Centki — prędkość 93,75 km/h i odległości 775 km, oraz mój — prędkość 69,78 km/h. Wynik lepszy od aktualnego rekordu świata, niestety, za mało o 1,5 km/h, aby mógł zostać uznany za nowy rekord świata.

Zmęczona wydarzeniami ostatnich dni, położyłam się wcześnie spać. Może wreszcie odeśpię zaległości? Niestety, wzorem poprzedniego dnia — wczesna pobudka, arktyczne powietrze, nic nie przesłania szafirowego nieba.

Nowa przygoda!

Tym razem na „Jantarze-1", ja na trójkąt 775 km, a Janusz Centka po wczorajszej zaprawie na (dech mi zaparło, gdy to usłyszałam od Józka) trójkąt 1035 km!!! „Bezczelność" Józka dodała mi otuchy. Jeżeli Janusza wysyła na trójkąt 1000 km, to ja chyba zrobię ten „zaledwie" 775 km długi trójkącik.

Dzisiaj nie czekam, trasa jest długa — bardzo długa. W 1939 roku radziecka pilotka Olga Klepikowa przeleciała 749 km z wiatrem. Jej rekord mimo że upłynęło już 35 lat, nie został dotąd pobity, mimo licznych prób. Ja mam zamiar dzisiaj przelecić po trasie zamkniętej 775 km! Przygotowana, dobrze usadowiona w kabinie, czekam na holownika. Janusz Centka na „Jantarze-19" wystartował na trójkąt 1035 km o godzinie 8.41, w chwilę później o 8.52 wystartowałam ja.

Fantastyczna przejrzystość powietrza sprawiała, że wszystkie leżące w promieniu 50 kilometrów miejscowości wydawały się być w zasięgu ręki.

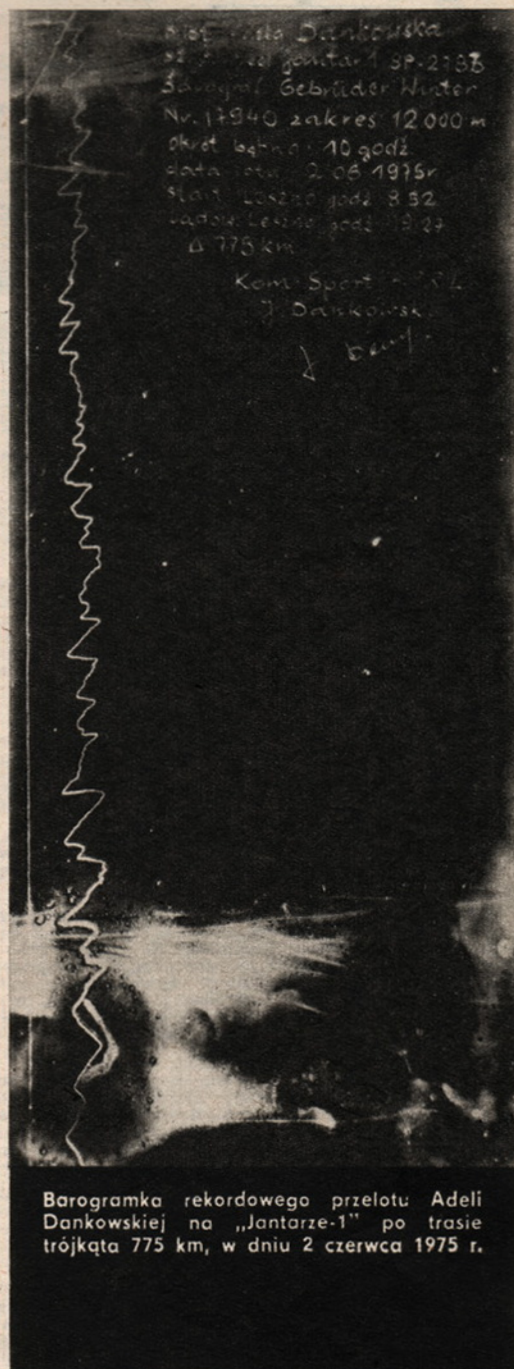
Wspaniale zarysowane kontury lasów i piękne tworzące się Cu oczarowały mnie malowniczością. Wyczepiłam się na wysokości 1000 m i zameldowałam prosto z holu na starcie lotnym o 9.00. Za Święciechową w 3-metrowym kominie wykręciłam 1400 m. Dobry początek jak na tak wczesną porę. Jak na zamówienie 20 km dalej, pod tworzącym się Cu, złapałam 3—4 m/s. Dokręciłam do 1400 m i dalej na trasę. Na 70 kilometrze jeszcze lepiej, w czterech metrach wykręciłam 1600 m. W tym czasie zachmurzenie wzrosło do 4/8 Cu, dzięki czemu mogłam robić dłuższe przeskoki i znakomicie poprawić moją, jak dotąd niezłą prędkość przelotową.

Wartę pod Gorzowem przeleciałam na wysokości 1400 m o godz. 10.20. A więc 130 km w ciągu 1 godziny 20 minut. Zapowiada się bardzo dobrze. Janusz milczy, to znaczy, że leci mu się równie dobrze jak mnie. Z niepokojem obserwowałam kompleks Borów Myśliborskich, a raczej niebo nad nimi, po wczorajszych perypetiach na „Halnym" w tym rejonie. Niestety, zrobiło się jeszcze gorzej. Podstawa obniżyła się do 1200 m. Zachmurzenie wzrosło do 7/8 Cu i SCu, wystąpiły opady śniegu. „Będzie trudno" — pomyślałam.

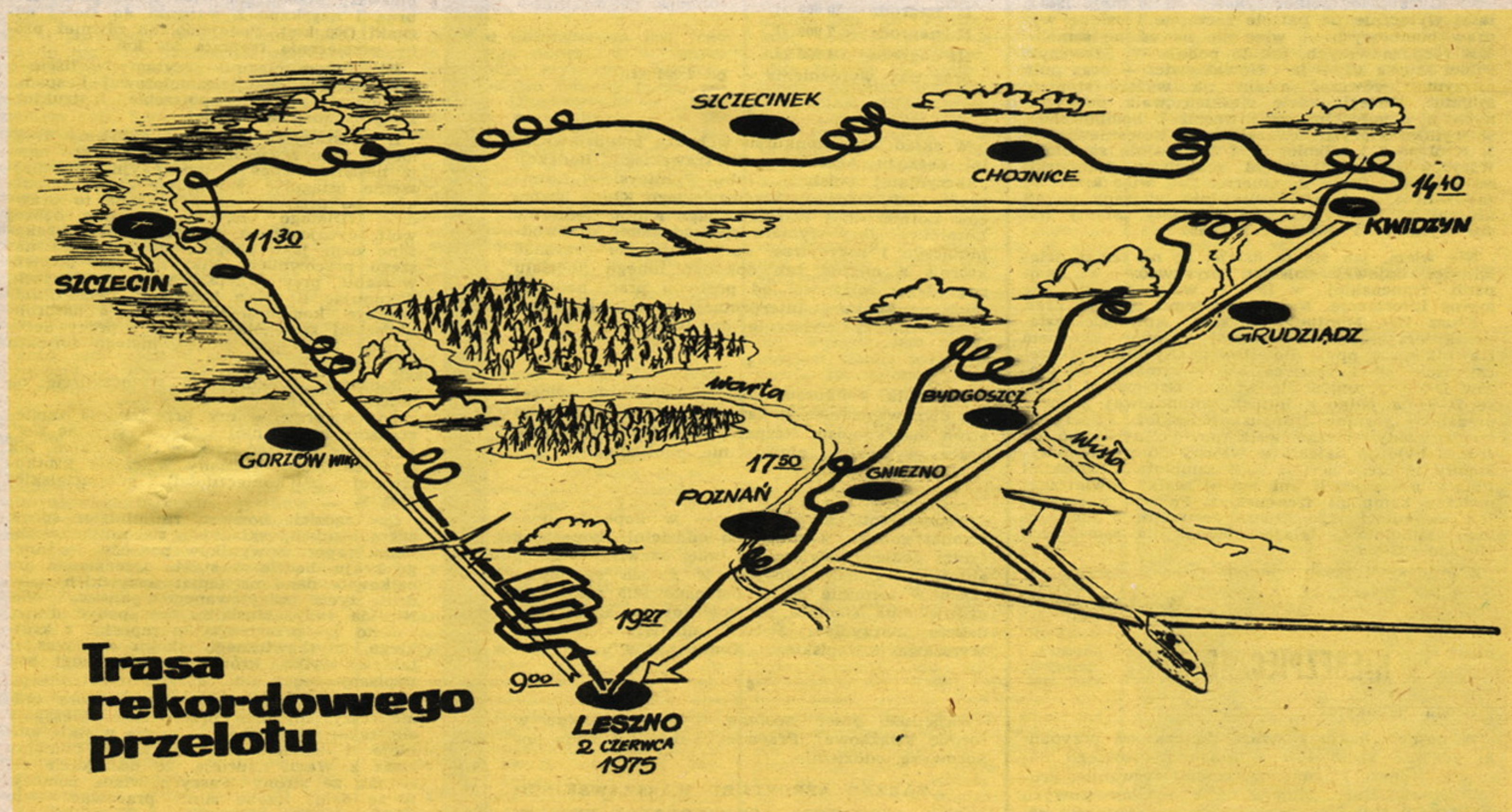
Jak jest w Szczecinie? Niestety, Szczecin nie odpowiada. Zgłosił się natomiast pilot An-2, który opylał pola w rejonie Pyrzyc — szybownik, uczestnik jednego z turnusów wyczynowych w Lesznie. Pocieszał mnie, że pod dość zwartym „kitem" tworzą się pojedyncze Cu.

W tej sytuacji nic dziwnego, że dzielące mnie od Szczecina 85 km przeleciałam w 1 godzinę 10 minut. Bardzo długo!

DOKOŃCZENIE NASTĄPI



Barogramka rekordowego przelotu Adeli Dankowskiej na „Jantarze-1" po trasie trójkąta 775 km, w dniu 2 czerwca 1975 r.



KLUCZ VI "MONTPELLIERCZYKÓW" MIAŁ ZESTRZELENIA

Szanowny Panie Redaktorze.

W numerze 29 (1254) w artykule Witolda Szewczyka pt. „Samoloty na których walczyli Polacy" opisane są dane lotno-taktyczne samolotu myśliwskiego typu Dewoitine D-520.

W historycznej wzmiance autor podaje, że: „Klucz kpt. Sulerzyckiego (przydzielony do GC III-6) otrzymał je 1 czerwca i uzyskał 5 zwycięstw powietrznych, zaś klucz VI (kpt. Goetela), przydzielony do GC II-7, dostał D-520 w końcu maja. Latając jako osłona samolotów rozpoznawczych, nie miał zaliczonych zestrzałów".

Tak się złożyło, że w kluczu VI „Montpellierczyków" por. Władysława Goethla (a nie kpt. Goetela) latałem bojowo ja i kpr. Eugeniusz Nowakiewicz. Klucz ten przyleciał na lotnisko w Luxeuil 29 marca 1940 r. i został przydzielony do 3 eskadry Groupe de Chasse (grupa miała dwie eskadry — 3 i 4), którą dowodził commandant (odpowiednik majora) Durieux. Lataliśmy — podobnie jak obie eskadry francuskie — na samolotach typu Morane MS-406. Samoloty nasze miały namalowane na kadłubach polskie znaki lotnicze, na skrzydłach zaś francuskie. Klucz obsługiwany był przez polskich mechaników z ppor. Busenem na czele.

Do 10 maja wykonywaliśmy starty na alarm, samodzielne patrolowania wyznaczonych rejonów oraz osłanialiśmy wyprawy bombowe w składzie francuskich eskadr.

Na początku maja do kucza dołączył na bojowy staż mjr pil. Mieczysław Mümler, wyznaczony na dowódcę dywizjonu myśliwskiego „Krakowsko-Poznańskiego". Nie mogąc doczekać się na przydział samolotów dla swojego dywizjonu — mjr Mümler uprosił polskie władze lotnicze, aby mu zezwolono odbyć bojowy staż w VI kluczu. W kluczu tym walczył do końca kampanii francuskiej.

9 maja odszedł do szpitala por. Goethel i do końca kampanii do składu klucza nie powrócił. 11 maja, podczas bombardowania lotniska w Luxeuil, na którym wciąż przebywaliśmy, zginął od bomby szer. mech. Wacław Kempa; został on pochowany na cmentarzu w Luxeuil.

W połowie maja 1940 r. do 4 eskadry francuskiej przybył następny klucz polski (przeszkolony w Lyon) w składzie: por. Wojciech Janusewicz, ppor. Wiktor Strzembosz i kpr. Henryk Szope. Klucz obsługiwany był również przez polski personel techniczny.

28 maja oba klucze polskie rozpoczęły loty na nowo przydzielonych samolotach typu Dewoitine D-520 (wpis w mojej książce lotów), podobnie jak obie eskadry francuskie.

5 czerwca nie powrócił z lotu ppor. Strzembosz. VI klucz „Montpellierczyków" od 10 maja 1940 r. latał wyłącznie na patrole zaczepne i osłonę wypraw bombowych. A więc nie na osłonę samolotów rozpoznawczych, jak to podaje W. Szewczyk. Piloci klucza VI — ja i Nowakiewicz — oraz ppłk (otrzymał wówczas awans na wyższy stopień) Mümler, stoczyli wiele ciężkich walk powietrznych z niemieckimi myśliwcami i bombowcami, w wyniku których zestrzeliliśmy: Nowakiewicz — 3, Król — 2 i Mümler — 2 niemieckie samoloty. Wszyscy trzej odznaczeni zostaliśmy francuskimi krzyżami Croix de Guerre. Tak więc klucz VI zestrzelił 5, a ppłk Mümler (nie wliczany do VI klucza) 2 nieprzyjacielskie samoloty. Straty nasze wyniosły 1 Ms-406 i 2 D-520.

Nie wiem, jak się to dzieje, że na temat działalności bojowej polskich myśliwców w kampanii francuskiej w 1940 r. wciąż ukazują się mylne informacje. Należałoby temu położyć kres. Klucz III „Montpellierczyków" kpt. Mieczysława Sulerzyckiego (z pilotami — ppor. Erwinem Kawnikiem i ppor. Bolesławem Rychlickim) rzeczywiście od 1 czerwca, po otrzymaniu samolotów D-520, przeniósł się wraz z Groupe de Chasse III/6 na jedno z lotnisk południowej Francji, niedaleko granicy francusko-włoskiej. Piloci nie mogli wtedy staczać walk powietrznych, bo do frontu było za daleko, a Włochy do wojny przystąpiły 10 czerwca 1940 r. Z samolotami włoskimi Polacy nie stoczyli ani jednej walki powietrznej podczas kampanii francuskiej. Faktem natomiast jest, że piloci tego klucza zestrzelili 5 niemieckich samolotów, latając jednak na samolotach Morane MS-406.

Z lotniczymi pozdrowieniami

WACŁAW KRÓL

NIEBEZPIECZNE LINIE

Droga Redakcjo!

W naszym kraju zdarzają się czasami przypadki zderzeń samolotów z liniami wysokiego napięcia. Kończą się one najczęściej zerwaniem drutów i zawaleniem słupów na kilkukilometrowych odcinkach. Uważam, że jeśli nie podejmie się odpowiednich środków zaradczych, należy liczyć się ze wzrostem liczby zderzeń samolotów z liniami wysokiego napięcia, a przewidywania te związane są z rozwojem agrolotnictwa.

Uważam, że można skutecznie zapobiec zderzeniom samolotów z liniami wysokiego napięcia przez malowanie słupów na jasny kolor, kontrastujący z otoczeniem. Według mnie powinien to być kolor pomarańczowy. Dotychczasowy stalowy kolor źle kontrastuje z barwą ziemi, roślinności i śniegu. Gdy słup będzie dobrze widoczny, to i łatwiej będzie pilotowi uniknąć zderzenia z drutami. A może nawet warto by skonstruować światła sygnalizacyjne, montowane na słupach lub jeszcze lepiej na drutach wysokiego napięcia? Lampy sygnalizacyjne być może potrzebne są w innych krajach, zatem mogą stanowić również przedmiot eksportu i związanych z tym korzyści. Jestem przekonany, że im prędzej zostanie zainstalowana taka sygnalizacja, tym mniejszych strat należy oczekiwać w przyszłości.

A może nasi wynalazcy potrafią zbudować pokładowy wskaźnik sygnalizujący bliskość linii wysokiego napięcia? Chociaż tej ostatniej propozycji nie uważam za dobrą, bowiem pokłady samolotów są przeładowane różnymi urządzeniami i często pilot w locie nie jest w stanie ich obsłużyć.

Łączę pozdrowienia

JERZY GRZESZCZUK

KONKURS

AEROKLUBU WARSZAWSKIEGO I „SKRZYDLATEJ POLSKI" NA WSPOMNIENIA LOTNICZE

Z okazji 50-lecia Aeroklubu Warszawskiego, przypadającego w 1977 r., AW i redakcja „Skrzydlatej Polski", przy współudziale Klubu Publicystów Lotniczych SDP, Oddziału Warszawskiego Klubu Twórców Lotniczych i Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa, ogłasza konkurs na wspomnienia lotnicze związane z działalnością AW w latach 1927—1977.

1

Wspomnienie lotnicze związane z działalnością Aeroklubu Warszawskiego (m.in. sport samolotowy, szybowcowy, spadochronowy, balonowy, modelarstwo lotnicze) powinno uwydatniać wartości ideowe, postawy, inicjatywy, prezentować wychowanie młodzieży lotniczej itp.

2

Za najlepsze wspomnienia przyznane zostaną nagrody w następującej wysokości:

I nagroda — 10 000 zł.
II nagroda — 7 000 zł.
III nagroda — 4 000 zł.
oraz trzy wyróżnienia — po 2 000 zł.

3

W skład Jury konkursu wchodzą przedstawiciele: Zarządu Aeroklubu Warszawskiego, Redakcji „Skrzydlatej Polski", Klubu Publicystów Lotniczych SDP, Oddziału Warszawskiego Klubu Twórców Lotniczych i Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa. Jury wybiera spośród siebie przewodniczącego i sekretarza. Jury może nie przyznać którejś z nagród lub dokonać innego podziału nagród, w zależności od poziomu prac, nadesłanych na konkurs. Interpretacja niniejszego regulaminu należy wyłącznie do Jury.

4

Uczestnik konkursu może nadesłać nie więcej niż dwa wspomnienia, każde o objętości po 10—20 stron maszynopisu. Rozpatrywane będą wyłącznie prace oryginalne, nigdzie nie publikowane.

5

Wspomnienia konkursowe — w kopercie opatrzonej godłem, z załączoną oddzielnie kopertą z tymże godłem, zawierającą imię, nazwisko i adres autora — należy nadsyłać w dwóch egzemplarzach w terminie do 15 listopada 1975 roku (decyduje data stempla pocztowego) na adres: Redakcja „Skrzydlatej Polski", ul. Widok 8, 00-023 Warszawa (z dopiskiem „Konkurs AW").

6

Najlepsze prace zostaną wydane zbiorczo w formie książkowej. Prace opublikowane będą honorowane oddzielnie.

ZARZĄD AEROKLUBU WARSZAWSKIEGO
REDAKCJA „SKRZYDLATEJ POLSKI"

LUBUSKIM LOTNIKOM W ODPOWIEDZI

W 23 numerze „Skrzydlatej" jeden z dziennikarzy naszego pisma opublikował, w ramach cyklu „Powietrzny zwiad Skrzydlatej", artykuł pt. „W stolicy lubuskiej", w którym starał się przedstawić Czytelnikom aktualny obraz zielonogórskiego aeroklubu. Była to krótka wizyta — taka, na jaką ze względów na ograniczony czas i aktualne możliwości było nas stać. Rozmawiał z pracownikami klubu — kierownikiem, instruktorem, mechanikami. Zobrazował niełatwą sytuację aeroklubu, przedstawił jego bolączki, a jednocześnie — scharakteryzował wyniki szkoleniowe i sportowe. Z uznaniem podkreślił tak rosnące zainteresowanie aeroklubem ze strony młodzieży tego rejonu, jak schludny, gospodarską ręką „wyczarowany" wygląd aeroklubowych pomieszczeń. Kończąc relację, napisał: „...aeroklub stać na więcej. Może tylko trzeba mu skuteczniej pomóc".

Jest pewne: rzeczywiście kierowała nim chęć zwrócenia uwagi naczelnych władz lotnictwa sportowego na trudną sytuację klubu. A więc — chęć pomocy. Jeśli nawet nie przedstawił całokształtu pracy aeroklubu, jeśli nawet — pominął to i owo. O zwykłej, ludzkiej sympatii, z jaką mówił o walce o byt tego klubu, nie wypada tu chyba nawet wspominać. Uważny Czytelnik mógł ją łatwo spostrzec.

I oto otrzymaliśmy, wkrótce potem, długi list z AZL, podpisany przez 14 członków aeroklubu, w tym przez przewodniczących sekcji samolotowej i szybowcowej oraz przewodniczącą koła ZMS. List potraktowano jako „sprostowanie do artykułu o AZL".

Autorzy listu piszą m.in.: „...spełniły się nasze najgorsze przeczucia. Działalność klubu przedstawiono w sposób bardzo ubogi, na podstawie którego każdy Czytelnik „Skrzydlatej" jest przekonany, że klub istnieje dla jednego Tadeusza Wrony (szybownik klubu, członek kadry juniorów, posiadacz diamentowej odznaki — przyp. red.) i zapatrzonych w niego entuzjastów".

Uzupełniając dalej niejako braki w relacji dziennikarza, podają autorzy listu: „W ubiegłym roku wylatano „zaledwie" 840 godzin na szybowcach, przy niewielkim resursie i nienajlepszej pogodzie, ale uzyskano 17 III klas pilota szybowcowego, uzyskano 46 uprawnień, wylatano 6000 km przy 4 szybowcach latających na przeloty. Samolotów mamy zaledwie kilka sztuk. I już niedługo stan ten zostanie pomniejszony. Czy naprawdę nie da się tego uniknąć? Przybywa nam pilotów samolotowych, ale nie będą mieli na czym się szkolić."

Czytamy dalej w liście, iż bardzo boli pominięcie osiągnięć klubu. Zaraz potem: „W roku 1975 wylataliśmy już ponad 500 godzin na stan szybowców 11 sztuk. Przelecieliśmy ponad 6500 km po trasach zamkniętych na stan 5 szybowców latających na przeloty, 5 młodych pilotów uzyskało 2 warunki do srebrnej odznaki, 6 czeka na pierwszy przelot. Zdobyto jedną pełną srebrną i uzyskano 2 warunki do złotej odznaki (300 km). Podejmowano również próby przelecenia trójkąta 500 km.

W dalszym ciągu — czytamy w liście o osiągnięciach sekcji samolotowej i spadochronowej oraz o potrzebie instruktorskiej pomocy społecznej.

Z mieszanymi uczuciami cytujemy fragmenty listu z Zielonej Góry. Przykro nam, iż posądzono nas o tendencyjne pomniejszenie osiągnięć Aeroklubu Ziemi Lubuskiej, bo przecież nie odpowiada to prawdzie. (Dlatego też, dla okazania dobrej woli, cytujemy in extenso dane, przekazane nam jako uzupełnienie artykułu naszego pracownika). Nikt nie jest bowiem w stanie, przy najlepszych nawet chęciach, dokonując li tylko krótkiego zwiadu, odtworzyć kompletnego obrazu, z najdrobniejszymi szczegółami, życia i pracy aeroklubu. I to na jednej, małego formatu stronie.

Sądzimy, Koledzy, iż wytoczyliście na muchę — armatę.

Co najgorsze — my przecież nie zamierzaliśmy bynajmniej z Wami „strzelać się", a jedynie pokazać naszym czytelnikom, jak wygląda AZL, widziany w czasie krótkotrwałej (z konieczności), przyjacielskiej wizyty.

Czy sądzicie bowiem, że minister spraw zagranicznych, składając swemu przełożonemu raport z wyników podróży do innego kraju, będzie w stanie przedstawić mu całkowite dane na temat wszystkich dziedzin życia wizytowanego państwa? Nie. Nie da rady. Musiałby tam pobyć długo.

A to był przecież tylko reportaż z krótkiego, błyskawicznego skoku do Was. I tak też tylko, krótko, zwięźle mógł być napisany.

Dziękujemy za pozdrowienia, które (mimo wszystko) nam przesłaliście. Cieszymy się, że — jak piszecie — macie wielkie ambicje i zamierzenia. To wiele. I mamy wraz z Wami nadzieję, że doczekacie się jednak ze strony Waszych władz pomocy. A że dalej trzeba silnie pracować — to wiecie dobrze sami. (z)

LOT
nowiny nowiny nowiny nowiny
Nr 161 sierpień 1975



Wiceminister Komunikacji gen. dyw. pil. Jan Raczkowski gratuluje inż. Z. Chromińskiemu odznaczenia.



Stewardesa E. Prądzyńska-Wróblewska przyjmuje gratulacje od dyrektora PLL LOT W. Wilanowskiego.

RADA PAŃSTWA NADAŁA

W życiu każdego człowieka moment przyznania wysokiego odznaczenia państwowego jest niewątpliwie chwilą szczególną. W ten bowiem sposób dokonuje się niejako publicznego osądu i oceny pracy jednostki w kolektywie społecznym, pracy dla dobra nas wszystkich. Z prawdziwą przyjemnością przedstawiamy dzisiaj – gratulując jednocześnie wyróżnienia – pracowników PLL LOT, odznaczonych przez Radę Państwa.

KRZYŻ KAWALERSKI ORDERU ODRODZENIA POLSKI otrzymali: T. Gawrylak, W. Kieżelis, I. Sabalski, A. Sawicki, S. Sobala, F. Szelenberger, J. Szrejbrowski. ZŁOTY KRZYŻ ZASŁUGI: B. Cyronek, J. Konofalski, W. Kozłowski, A. Kryza, J. Kuna, Z. Pol, T. Studencki, J. Woszczyński. SREBRNY KRZYŻ ZASŁUGI: Z. Chromiński, M. Koseski, A. Kutyma, Z. Nakonieczny, S. Pierzykowski, M. Zakrzewski. BRĄZOWY KRZYŻ ZASŁUGI: W. Mastalerz, H. Michalak i E. Prądzyńska-Wróblewska.



ようこそ、ポーランドへ。

One more stop-over in Europe



ヨーロッパのもうひとつの翼

LOT ポーランド航空

Telex nadany w Tokio zawierał zaledwie kilka słów. Zacytujmy go wiec w całości: „28 lipca telewizja japońska w programie ogólnokrajowym „11MP" nadała godzinny program o Polsce: reportaż był b. udany i podobał się powszechnie".

Ale zanim do tego doszło, w Warszawie i Tokio podejmowano znacznie wcześniej odpowiednie kroki. Podstawowym była na pewno decyzja o delegowaniu do Japonii przedstawiciela PLL LOT i otwarcia tam biura miejskiego. Mgr *Henryk Orzechowski* energicznie zabrał się do roboty i już wkrótce poleciał za nim do Tokio *Marian Stępień*, by podjąć prace nad przygotowaniem odpowiedniego wnętrza polskiego biura. Lokalizacja doskonała, opodal reprezentacyjnego Tokyo Prince Hotel. A ten adres znają wszyscy mieszkańcy 12 milionowej stolicy, co nie jest bez znaczenia, gdyż nawet rodowici mieszkańcy miasta — molocha mają częste kłopoty z odnalezieniem zarówno domów jak i ulic...

Lokal się udał. Jest nowoczesny, wygodny i bardzo polski. Japończycy często zatrzymują się przed jego dużymi oknami. Ale nie tylko o takie zainteresowania przecież chodzi...

Otwarcie biura w czerwcu br. połączono więc ze specjalną konferencją — seminarium dla przedstawicieli największych tokijskich biur podróży. Przybyło ponad 60 osób, a gdy na ekranie pojawiły się kolorowe obrazy z kraju nad Wisłą i Bałtykiem, reakcje były jednakowo zgodne: Kraj zieleni, żyjącego krajobrazu, ojczyzna Chopina. Po projekcji filmu pytaniom nie było końca. Wyczerpujących odpowiedzi udzielali przedstawiciele dyrekcji LOTU i ORBISU, informując szczegółowo o walorach turystycznych naszego kraju, przedkładając również konkretne propozycje dla japońskich turystów. Największe zaintresowanie budził oczywiście program związany z Międzynarodowym Konkursem Chopinowskim. Warto tutaj może dodać, że w ciągu tegorocznego lata spodziewanych jest w Polsce około 40 wycieczkowych grup japońskich.

Obok przedstawicieli sfer turystycznych, delegacja z Polski spotkała się również z liczną grupą dziennikarzy prasy, radia i telewizji. Tutaj pytań było jeszcze więcej, chociaż czuło się wyraźnie, że wiedza o naszym kraju była u pytających dość znaczna. Po prostu chcieli wiedzieć więcej...

Zarówno przedstawiciele biur podróży jak i dziennikarze wyrażali się bardzo pochlebnie o wydanym

TOKIO

Na zaproszenie LOTU i Orbisu przebywała ostatnio w Polsce grupa dziennikarzy japońskich, reprezentujących telewizję oraz najpopularniejsze czasopisma. Podróż po naszym kraju umożliwiła im zebranie wielu ciekawych materiałów, o czym mówili na spotkaniu z polskimi kolegami po piórze.



„Serdeczne pozdrowienia dla czytelników Skrzydlatej od grupy dziennikarzy japońskich".

日本のジャーナリスト・グループから心からの挨拶を送ります

7月12日(土) ワルシャワにて

高井 誠
TAKAI MAKOTO

潮田騏一郎
USHIODA KIICHIRO

青木 勝
AOKI KATSU

松崎 千津子
MATSUZAKI CHIZUKO

川人 朝代
KAWAHITO ASAYO

Polski akcent w samym ...
kolejna relacja M. Stęp...
dwa miasta: Tokio i Wa...



ostatnio przez LOT i ORBIS folderze informacyjnym o Polsce. Posługując się starannie dobranym materiałem zdjęciowym i zwięzłymi informacjami, użytecznymi przede wszystkim dla turystów — udało się przygotować po raz pierwszy w języku japońskim wydawnictwo którego 100 tysięczny nakład zniknie błyskawicznie. Druk — bardzo szybki i staranny — wykonano w Tokio korzystając jednocześnie z pomocy wybitnych grafików japońskich. Nie mogąc przedstawić naszym czytelnikom całego folderu pragniemy zademonstrować chociaż jego okładkę.

Wkrótce po otwarciu biura LOTU w Tokio przyleciała do Warszawy jego prawdziwa ozdoba, czyli Sumiko Hirokawa. Ma 22 lata i jest to jej pierwsza praca zawodowa po 1 rocznym pobycie w londyńskiej akademii sekretarek, gdzie uczyła się maszynopisania, stenografii i administracji przedsiębiorstw. W Warszawie miała w ciągu kilku dni pogłębić wiedzę o swoim odległym pracodawcy. Ale obok rozmów na temat rezerwacji, taryf i przepisów — znalazło się nieco czasu na wycieczkę do Krakowa i Zakopanego. Obok Warszawy była również w Żelazowej Woli, gdzie jako entuzjastka muzyki Chopina wysłuchała koncertu w jego domu rodzinnym. Zdążyła także udzielić interesującego wywiadu popularnemu tygodnikowi „Kobieta i Życie" oraz „IMT Światowid". Nikt również nie zaprzeczy, że w mundurze LOTU prezentuje się Sumiko wręcz znakomicie.

Ale japońska dziewczyna wróciła już do swego polskiego biura w Tokio. Stamtąd udzielała już wskazówek i rad 14-osobowej grupie czołowych dziennikarzy japońskich, którzy wybierali się z pierwszą wizytą do naszego kraju. Wzięli grube notesy, aparaty fotograficzne i kamery filmowe. Telewizja i popularny magazyn kobiecy „Non-No", pisarz Akio Ikai i przedstawiciele popularnych tygodników.

Na pokładzie samolotu JAL przybyli do Frankfurtu, a stąd już LOTEM do Warszawy. Dwa tygodnie przebiegło jak chwila — mówili zgodnie wszyscy. Byli zachwyceni Polską, pomnikami kultury i ludźmi. Pozyskaliśmy wśród nich wielu autentycznych przyjaciół i liczymy, że jeszcze do nas zawitają.

Nie mamy jeszcze regularnego połączenia z Tokio, ale pragniemy i chcemy pośredniczyć w rozwijaniu japońskiej turystyki nad Wisłę. Doskonała współpraca z JAL, pomoc naszej ambasady we wszelkich przedsięwzięciach pozwala stwierdzić, że Tokio jest już dzisiaj na pewno bliżej Warszawy. J. B.



BLIŻEJ WARSZAWY

...centrum olbrzymiego Tokio. Biuro LOTU, ...nia, jest ważnym elementem zbliżającym ...rszawę.

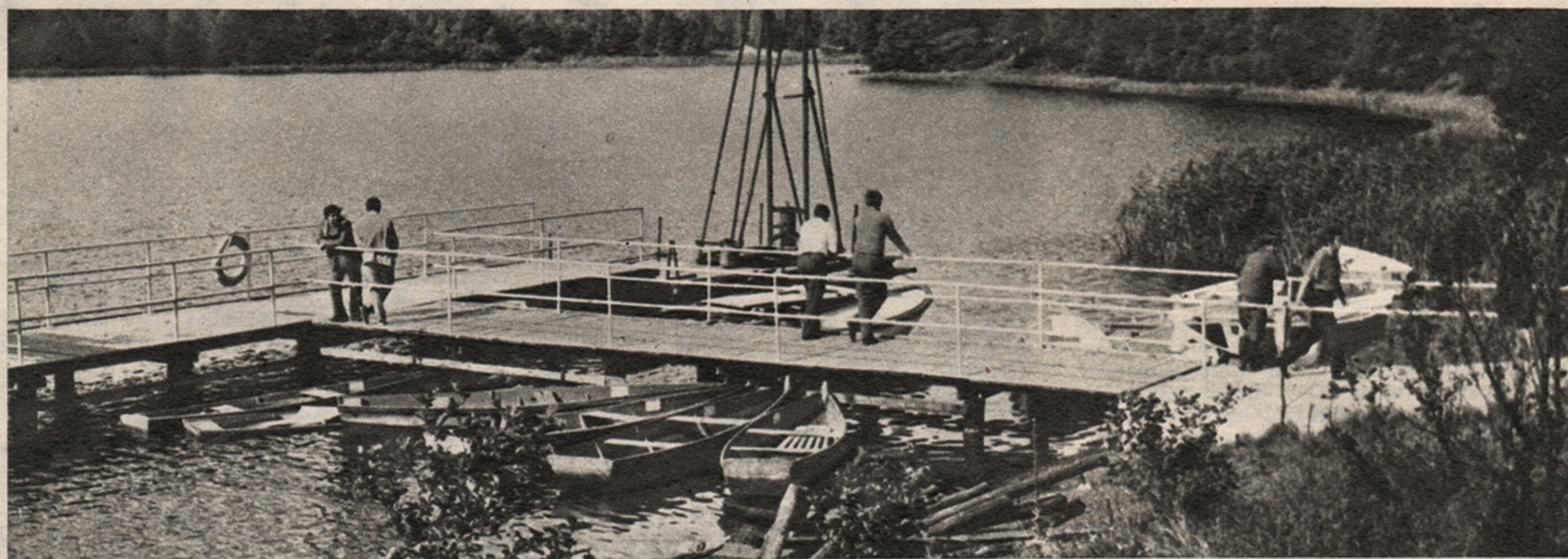
Sumiko na terenie Portu Lotniczego Okęcie budziła zrozumiałe zainteresowanie.

Tokią nocą urzeka kolorem neonów. Nasze zdjęcie (u góry) wykonane zostało o godz. 23.00 w znanej dzielnicy GINZA. Poniżej fragment ruchliwego i bardzo zatłoczonego tokijskiego portu lotniczego — HANEDAS.











MIEJSCE NA LATO

W PLL LOT zawsze przywiązywano dużą wagę do spraw socjalno-bytowych załogi. O wielu aspektach tego istotnego splotu zagadnień pisaliśmy już na łamach „Skrzydlatej". Dzisiaj pragniemy przedstawić naszym Czytelnikom kilka fotograficznych migawek z Bledzewa. Jest to ośrodek, gdzie pracownicy LOTU korzystają z ciszy i świeżego powietrza wspólnie z załogą WSK „PZL" Okęcie. Znajduje się on w okolicy Sierpca i jest przede wszystkim wymarzonym miejscem odpoczynku dla rybaków. Krążą oczywiście piękne opowieści o osiągniętych tutaj sukcesach łowieckich, ale nie będziemy ich cytować. Dodajmy jeszcze, że ośrodek funkcjonuje dopiero jeden rok i jest systematycznie rozbudowywany. Przyjeżdżają więc tutaj chętnie zarówno amatorzy sobotnio-niedzielnego relaksu jak i całe rodziny na kilkudniowe pobyty.

A pogoda w lipcu dopisała przecież wszystkim!



Przyjazdy zagranicznych dziennikarzy do Polski stały się już niemal regułą. Zainteresowanie turystyką do naszego kraju rośnie – wraz z ilością nowych hoteli. Dzisiaj pragniemy odnotować ponad 30 osobową grupę ludzi pióra, którzy przybyli do nas z USA. Na zdjęciu – przed odlotem do Paryża.



A to wizyta z Francji. Państwo Hieronim i Helena Hrapeccy przybyli do Warszawy, by spotkać się z liczną rodziną. Zasłużeni w walkach francuskiego ruchu oporu, przylecieli do kraju na pokładzie „Kopernika" już drugi raz po wojnie.



LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, ul. Grójecka 17, pokój 255, tel. 22-40-73, redaktor: Juliusz Pęgiel.
Zdjęcia w numerze: J. Czerniak, M. Kobrzyński i J. Pęgiel.

"IZA ANGEL" NAD RATYZBONĄ

Ostatnia książka wspomnianego już na łamach „Skrzydlatej" amerykańskiego historyka Edwarda Jabłońskiego nosi tytuł „Double strike" — „Podwójny cios" i poświęcona jest przeprowadzonemu 17 sierpnia 1943 roku nalotowi na wytwórnie łożysk tocznych w Schweinfurcie oraz zakłady Messerschmitta w Ratyzbonie — jednej z pierwszych zakrojonych na taką skalę akcji 8 floty powietrznej USA nad Europą.

Nalot, w którym wzięło udział 377 bombowców, eskortowanych na pierwszym odcinku przez silne zespoły myśliwskie, zakończył się połowicznym tylko sukcesem. Wprawdzie produkcja w Schweinfurcie spadła bezpośrednio potem o 38%, a w Ratyzbonie zniszczeniu uległ m.in. cały niemal komplet maszyn i oprzyrządowania przygotowywanego do rozpoczęcia produkcji odrzutowców Me-262, to jednak wytwórczość w obu tych ośrodkach wróciła dość szybko do normy.

Poważne natomiast były straty atakujących. Licząc samoloty zestrzelone, uszkodzone tak, że nie nadawały się już do remontu oraz pozostawione z powodu uszkodzeń i braku części zamiennych na polowych lądowiskach w Afryce Północnej, 8 flota straciła 118 ciężkich bombowców oraz 581 zabitych lub wziętych do niewoli lotników i przez pewien czas nie mogła zdobyć się na ponowną akcję o takich rozmiarach. Luftwaffe utraciła tylko 25 myśliwców (choć załogi amerykańskich bombowców meldowały o 288 zestrzałach!).

3 dywizja powietrzna, której celem była Ratyzbona, przeprowadziła także pierwszy lot wahadłowy; jej samoloty po zrzuceniu bomb nie zawróciły do Anglii, lecz skierowały się na południe, by lądować w Afryce Północnej. Jabłoński przytacza w swej książce szczegóły lotu innego naszego rodaka z Ameryki, por. Henry'ego Nagorki.

Załoga pilotowanego przez niego Boeinga „Iza-Angel" przeżywała w drodze powrotnej pewne emocje: jedna z 225-kilogramowych bomb pozostała zawieszona w luku. W momencie, gdy Nagorka polecił dolnemu strzelcowi zbadać sytuację, przed formacją 388 dywizjonu pojawił się samotny Junkers-88 i zrzucił w locie wznoszącym błyszczący metalowy przedmiot w kształcie wielkiego jajka, który w kilka sekund później eksplodował wśród bombowców. Jego odłamki bębniły jeszcze po skrzydłach, gdy „Iza-Angel" zaatakowana została przez inny, nadlatujący z boku samolot. Już jego pierwsza seria była celna. Jak wspomina Nagorka:

— 20-mm pocisk trafił w moją tablicę przyrządów, przecinając wszystkie przewody, ranił następnie w rękę nawigatora Francisa Tierneya, odbił się od pancernej podłogi kadłuba, uderzył, na szczęście już nieszkodliwie w stopę bombardiera Johna Leverone i znikł gdzieś, nie eksplodując (dopiero później okazało się, że zakończył swój lot... w jednym ze zbiorników). —

II pilot Gilbert Parker pomógł rannemu przecisnąć się między fotelami pilotów, ułożył go na podłodze i opatrzył ranę, próbując zatamować krew, po czym zaaplikował mu zastrzyk morfiny dla załagodzenia bólu. Nagorka przerwał wówczas ciszę radiową, zawiadamiając dowódcę dywizjonu Roya Fostera, że ma rannego na pokładzie, z którym musi jak najprędzej lecieć do bazy. Dość nieoczekiwanie — byli przecież wciąż jeszcze nad Niemcami — otrzymał zezwolenie na opuszczenie szyku i samotny lot do Afryki.

— Zostawiłem stery Parkerowi — brzmi dalej relacja Nagorki — i poszedłem sprawdzić co dzieje się z Tierneyem. Krwawił ciągle, był blady jak płótno i modlił się — był najwidoczniej w stanie szoku. Otuliłem go kocami i powiedziałem, że będziemy lądować tak prędko, jak tylko się da. W międzyczasie chłopcom udało się odczepić bombę. Poleciała w dół gdzieś nad Alpami, w stronę małego miasteczka nad jeziorem. —

Samoloty 3 dywizji znalazły się wkrótce nad morzem. Na wysokości Sardynii Nagorka dogonił i minął lecący przed nim 96 dywizjon bombowy. Znajdujący się na pokładzie jednej z maszyn dowódca dywizji gen. Curtis Le May dostrzegł samotnego Boeinga i powiedział: „A dokąd ten tak się spieszy? Żebym tylko wiedział kto to jest, zaraz przestałby być dowódcą załogi..."

Nagorka stopniowo obniżał lot, skrupulatnie obliczając zużycie i zapas paliwa. Wkrótce znaleźli się na wysokości 3000 metrów i można było już zdjąć maski tlenowe, co przyniosło widoczną ulgę rannemu. Pilot skierował się ku najbliższemu lotnisku afrykańskiemu — w Bone, ale przyjmowało ono tylko samoloty mające resztki paliwa w zbiornikach, było zaś takich sporo — więc musiał polecieć jeszcze do oddalonej o 150 kilometrów Telergmy.

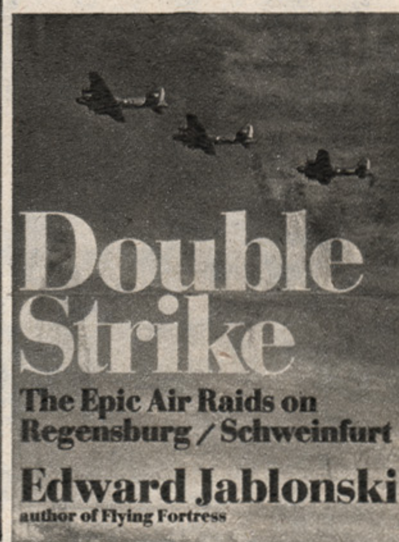
Po drodze kazał nadać meldunek, zawiadamiając o rannym na pokładzie i zamawiając karetkę pogotowia. Przed lądowaniem wystrzelił umówione rakiety, potwierdzając tę sytuację. Mimo to, gdy bombowiec zatrzymał się na końcu pasa, nikt nie oczekiwał ich; nie udało się także nawiązać radiowej łączności z wieżą kontrolną. Dopiero gdy Nagorka zjawił się w dowództwie bazy i nie przebierając w słowach użył sobie po godzinach napięcia — wysłano żądaną sanitarkę. Rannego udało się utrzymać przy życiu.

Samolot szybko wyremontowano i już następnego dnia odbył on lot próbny do niedalekiej Bizetry. Łącząc piękne z pożytecznym, porucznik Nagorka udawał się na spotkanie zniewidzianą od półtora roku narzeczoną Izabellą Helhoski, która od niedawna była pielęgniarką w tamtejszym szpitalu wojskowym.

„Wszedłem do stołówki w kombinezonie, z „Coltem" u pasa. Iza o mało nie spadła z krzesła, kiedy mnie ujrzała. Pojechaliśmy na lotnisko i tam przedstawiłem ją kolebom. Tak nastąpiło spotkanie „Izy-Angel" z jej pierwowzorem — siostrą miłosierdzia" — kończy Nagorka.

Relacja o jego przeżyciach zajmuje w książce wiele stron. Autor — powodowany zapewne swymi polonijnymi uczuciami — pisze także o losach niektórych innych uczestników wyprawy — Polaków z pochodzenia: załogi Ernesta Warsaw'a, w której zginął sierżant Frank Tychewicz, zastrzelonego nad Niemcami podporucznika R. Niemczyka i innych.

R. S.



A JEDNAK NIEZAPOMNIANI

Na półkach księgarskich w Wielkiej Brytanii ukazała się nietypowa książka. Rzadko spotykana, bo jest to praca o lotnictwie napisana przez kobietę, i to kobietę-pilotkę. Również i poruszany w niej temat jest prawie nieznany szerszemu ogółowi: Lettice Curtis podjęła się opracowania historii tzw. Air Transport Auxiliary, ze szczególnym uwzględnieniem roli, jaką w tej organizacji odegrały kobiety. Tak powstała „The forgotten pilots", książka o „zapomnianych pilotach".

Niepodobna nie docenić roli Pomocniczej Organizacji Transportu w ogólnym wysiłku wojennym Wielkiej Brytanii. Dzień w dzień, bez względu na pogodę, jego piloci doprowadzali z fabryk i warsztatów remontowych dziesiątki i setki samolotów do jednostek bojowych i pomocniczych. W późniejszych latach do zadań ATA doszło jeszcze dostarczanie ciężkich bombowców i łodzi latających z amerykańskich wytwórni — przez Atlantyk.

O rozmiarach tego przedsięwzięcia mogą świadczyć liczby: od 1940 roku do końca wojny wykonano ponad 308 tysięcy lotów. Z pilotowanych maszyn ponad 25 tysięcy przypada na ciężkie czterosilnikowe bombowce. I wszystkiego tego dokonała niewielka garstka cywilów — byłych pilotów linii lotniczych, aeroklubów, głównie jednak wyszkolonych już w okresie wojny ochotników. Wśród 1515 osób personelu latającego, jakie przewinęły się przez ATA w czasie wojny, było 166 kobiet. Na uwagę zasługuje mała stosunkowo liczba wypadków; na liście strat znalazło się 153 lotników.

Miło jest stwierdzić, że autorka „Zapomnianych pilotów" nie zapomniała o naszym wkładzie w rozwój i osiągnięcia tej organizacji. Oddajmy jej głos:

— Po przedstawicielach brytyjskiej Wspólnoty Narodów następną pod względem liczebności i na pewno najbarwniejszą grupę stanowili Polacy. Pierwszym z nich — od czerwca 1940 roku — był Klemens Długaszewski, który następnie przez dłuższy czas był w ATA instruktorem pilotażu 4-silnikowych samolotów.

(W książce zamieszczone jest jego zdjęcie z tego okresu, a w innym jej fragmencie czytamy: „Instruktorem był bardzo lubiany polski pilot Klemens Długaszewski — „Długa", jak go nazywaliśmy — z 20-letnim doświadczeniem. Był on jednym z pierwszych cywilnych pilotów w Polsce, a w Polskich Liniach Lotniczych LOT latał od momentu ich założenia w 1929 roku. Wszystko to dawało mu ogromną przewagę nad nami, nie tylko w lataniu, ale i w doświadczeniu życiowym. Cieszył się też wśród nas wielkim szacunkiem, a jego skromność, spokój i poczucie humoru były doceniane przez wszystkich. Pozostanie w naszej pamięci także i ze względu na przykład samodyscypliny, jaki nam zawsze dawał".)

Następnie było dwoje dziewcząt: Anna Leska i Barbara Wojtulanis, które przybyły w styczniu 1941 roku po wydostaniu się różnymi sposobami z okupowanej Polski. Potem stale już wstępowali w nasze szeregi dżentelmeni o niemożliwych do wymówienia nazwiskach. Większość z nich została z nami do końca wojny.

Był więc Drzewiecki (nazywałyśmy go „Double Whisky"), Świstalski, Witkowski, Gosiewski i Czyżewski — dwaj ostatni zginęli w akcji, była młoda, urocza Jadwiga Piłsudska, która opuściła nas w 1944 roku, by studiować architekturę. Był też fantastyczny, niezapomniany Ratomski, który wstąpił do ATA w wieku 48 lat, a który meldując się przełożonym trzaskał obcasami i przedstawiał się: „Polski pilot Ratomski"! Miał on także zwyczaj akcentowania ważniejszych fragmentów swych opowieści słowami: „Ja, Ratomski..."

Od 1915 roku służył w rosyjskiej armii, a w latach 1919—1937 był oficerem polskiego lotnictwa wojskowego. Warto przytoczyć jedną z jego przygód w ATA: „Miałem przetransportować „Mustanga" z Ringway do Silloth. Sprawdziłem zgodnie z regulaminem wszystko co trzeba i wystartowałem. Na wysokości około 700 stóp silnik nagle zakrztusił się, a w chwilę później ku memu przerażeniu zapalił. Łagodnie zawróciłem ku lotnisku, ale szybkość malała, a płomienie stawały się coraz dokuczliwsze. Osłona silnika zaczęła się topić i bryzgi ciepłego metalu pokryły szybę odwietrznika, ograniczając mi widoczność. Lot obniżał się, z boków widać było drzewa i domy; Śmierć zajrzała mi w oczy. Jak zwykle jednak w krytycznych momentach, zachowałem spokój i przytomność umysłu. Odsunąłem osłonę kabiny i odpiąłem pas spadochronu, żeby nie mieć trudności przy opuszczaniu maszyny. Na wysokości 50 stóp nad ziemią dostrzegłem pod sobą skrawek pustej przestrzeni i szpaler drzew. Skierowałem pomiędzy nie samolot, prawym skrzydłem zciąłem sporą topolę i znalazłem się na ziemi. Wyskoczyłem z kabiny i odbiegłem. Zaraz potem nastąpiła eksplozja 140 galonów benzyny.".

Nie mam pojęcia, co stało się z Ratomskim — pisze dalej Lettice Curtis — Jeśli żyje, to zbliża się już do osiemdziesiątki. Pamiętam, że sposób, w jaki opowiadał nam, dlaczego wstąpił do ATA, mówiąc, że po prostu nie mógłby żyć bez latania — przypominał mi zarówno poezję Saint-Exupery'ego, jak i mocny realizm Richarda Hillary'ego. I za to jestem mu wdzięczna.

Pod koniec wojny jeden z Polaków wziął w Ringway „Mosquita", by doprowadzić go do White Watham i zaginął na osiem dni. Gdy wrócił, usprawiedliwił swą nieobecność w barwny sposób: „Pogoda była kiepska, ale wystartowałem. Wzniosłem się wyżej, ale tam nie było wcale lepiej. Powiedzieli mi, że chmury się rozejdą, więc się znów zniżyłem i szukałem dziur, ale ich nie było. Szukałem, szukałem i poszedłem znów w górę. W końcu nie było już nic widać, więc znów się zniżyłem. Nie miałem już pojęcia, gdzie jestem. Anglia? — Na pewno nie. Francja? Też chyba nie. Niemcy? — możliwe... Z wolna zaczęło się przecierać, a w przerwach między chmurami dostrzegłem wybuchy pocisków przeciwlotniczych. Niedobrze! W końcu wypatrzyłem jakieś lotnisko. Paliwa miałem niedużo, więc siadłem. Pytam po angielsku — nikt nie rozumie. Komendant był Francuzem, a ja nie znałem wcale francuskiego". Historia zakończyła się pomyślnie. Jak się okazało, samolot przeznaczony był dla jednostki bazującej we Francji. Jednak zanim sprawa przybycia obcego pilota w fabrycznie nowym „Mosquicie" ostatecznie się wyjaśniła, przetrzymano go na wszelki wypadek w areszcie.

Wypada podziękować p. Curtis za jej dobrą, interesującą książkę, a przede wszystkim za sentyment, z jakim do dzisiaj myśli o swych polskich nauczycielach i kolegach z podniebnych szlaków.

RAJMUND SZUBAŃSKI



na trasie
WILNO-KOWNO

JERZY R. KONIECZNY



Red. pil. Georgij Malinowski za sterami samolotu An-2.

Redaktor wileńskiego czasopisma lotniczego „Sparnai" — **Kazys Kilčiauskas** — nie darowałby sobie zapewne, gdyby gościowi z Polski nie zorganizował pełnego lotniczego dnia, pokazując dwa największe w Litewskiej SRR aerokluby, w Wilnie i w Kownie oraz inne ciekawostki lotnicze tego pięknego kraju. Jedziemy więc do drugiego wileńskiego aeroklubu, położonego ok. 17 km na północny wschód od stołecznego miasta.

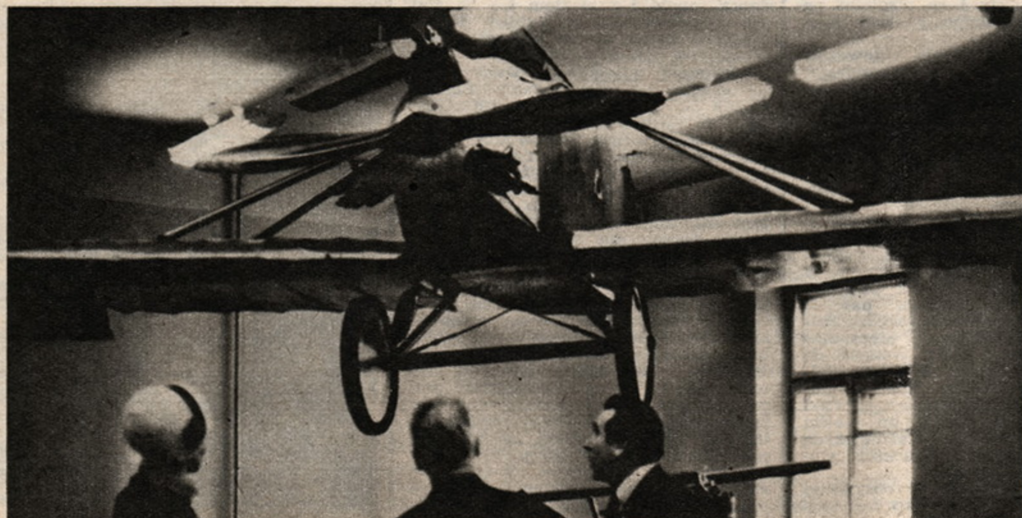
Przed nowiutkim, okazałym budynkiem portu-internatu w Kiwiszkach wita nas naczelnik aeroklubu **Zigmas Polinauskas**, także członek kolegium redakcyjnego „Sparnai". Obiekt oddany w 1974 r. do użytku, pachnie białą cegłą i świeżymi tynkami wnętrz. Otoczenie, dopiero co uporządkowane, niemal błyszczy młodą trawką, licznymi krzewami i młodymi drzewkami. Widać od razu troskliwą rękę gospodarza, dbałość nie tylko o porządek na lotnisku, ale również o estetykę jego otoczenia. Przed nowym, jednopiętrowym portem-internatem uchował się, niby skansenowski zabytek, stary drewniany stylowy domek, który przez wiele lat pełnił na tym lotnisku funkcję kapitanatu portu lotniczego. Będzie rozebrany i przeniesiony w inne miejsce. I chroniony jako swego rodzaju zabytek lotniczy.



Wraz z gospodarzami aeroklubu kowieńskiego zaglądamy prawie w każdy zakątek klubowego gospodarstwa. Po obejrzeniu hangaru (zdjęcie powyżej) interesują nas murowane domki w zagajnikach przy lotnisku (zdjęcie poniżej). Towarzyszy nam aeroklubowa wilczyca „Sakta" (klamra) rodzona matka wileńskiego „Taurusa".



Stacja Młodych Techników w Kownie urządziła małe muzeum tradycji litewskiego lotnictwa. Oto podwieszony oryginalny egzemplarz samolotu ANBO-1 (zdjęcie poniżej). Pierwszy z prawej – dyr. stacji Tadeusz Koronkiewicz.



Lotnisko aeroklubu bardzo rozległe. Niedaleko internatu nowoczesny, pojemny hangar, oddany do użytku w 1966 r. Wiele samolotów — Jaków-18A, Jaków-12, Zlinów-326 i produkcji polskiej Aenów-2. Jest to bowiem aeroklub samolotowo-spadochronowy i zarazem centrum spadochronowe Litwy.

Naczelnik Polinauskas, doświadczony instruktor-pilot, mający na swym koncie 5100 wylatanych godzin na szybowcach i samolotach, kieruje aeroklubem 9 lat, ale pracuje w nim już 17 lat. Jest z nim związany całym swym lotniczym życiem. Z przejęciem i gospodarską troską oprowadza mnie po obiektach, objaśniając co jeszcze zamierza zrobić, jaki to będzie kwitnący i pulsujący życiem aeroklub. Ale już dziś ma się czym pochwalić. Aeroklub liczy ok. 1000 członków, w tym 200 spadochroniarzy. Rocznie szkoli się w nim 600 skoczków, a corocznie wykonuje się w tym centrum 5—6 tysięcy skoków spadochronowych, na samolotach wylatuje ok. 2000 godzin.

Kilka słów o kadrze aeroklubowej. Sekcją spadochronową kieruje instr. **Leonidas Trukszynas.** 15 lat pracuje w lotnictwie, w tym 8 lat w aeroklubie wileńskim. Na koncie — 1000 skoków i ponad 2500 wylatanych godzin na samolotach. Rekordzista Litwy. Kierownikiem sekcji samolotowej jest instr. **Sławomir Maczak.** Mimo niewielkiego stażu w lotnictwie (7 lat, w tym 5 lat w tym aeroklubie), ma już na koncie 2000 wylatanych godzin i tytuł samolotowego mistrza ZSRR, który zdobył w 1973 r. Wyszkolił ponad 100 pilotów. Inżynierem aeroklubu jest ppłk rez. **Ilia Trufanow**, były lotnik morski, z aeroklubem związany od 15 lat. Ma wileński aeroklub samolotowo-spadochronowy także etatowego lekarza. Jest nim mistrz spadochronowy Litwy z 1961 r. **Žalpis Vitontas**, legitymujący się 539 skokami.

Po krótkim pobycie na lotnisku gospodarze zapraszają do samolotu. Aenem-2 lecimy do Kowna. Niezbyt prostą trasą, ażeby dać mi możliwość zobaczenia co nieco z góry. Wilno mijamy z boku. Krajobraz z lotu przypomina nasze Mazury. Lasy i jeziora. Naczelnik Polinauskas, który osobiście pilotuje maszynę, zbacza nad przepiękne jezioro Wawlija, nad którym leżą Troki — stara stolica Litwy. Na wyspie widać z lotu w całej krasie, byszczący w słońcu czerwienią, stary trocki zamek. Wawlija jest dość główną bazą sportów wodnych Litewskiej SRR. Potem, po kilkunastu minutach lotu, widać z prawej wielkie rozlewisko wodne — mówią mi, że to kowieńskie morze. Przez pewien czas lecimy nad Niemnem, wijącym się malowniczo wśród lasów i pól. Znad największej rzeki Litwy lądujemy, po ok. 40 minutach lotu, na aeroklubowym lotnisku w Kownie. I tu okazało się, że przez kilkanaście minut Aena

prowadził również towarzyszący mi w podróży Gieorgij Malinowski z redakcji „Modelista-Konstruktora", co łatwo można było poznać po jego rozradowanej minie. Zasłużony pilot — senior radzieckiego lotnictwa nie przegapił okazji.

Wprost z samolotu gospodarze kowieńskiego aeroklubu zapraszają do klubowego domku przy lesie, na skromny — jak mówią — poczęstunek. Nie był on wcale taki skromny, ale stał się dobrą okazją do interesujących rozmów i poznania kadry klubowej.

Naczelnik aeroklubu **Aleksandras Jonušas** (również członek kolegium redakcyjnego „Sparnai"), średniego wzrostu, krępy, wysportowany mężczyzna, wygląda jakby wrócił niedawno z wczasów. Pięknie opalony, krótko przystrzyżone włosy lekko już przyprószone siwizną. Bystre, zielone oczy patrzą wesoło. Tryska zdrowiem i energią. Skąd ta opalenizna? Chyba z Kiszyniowa, skąd powrócił niedawno ze zgrupowania naczelników aeroklubów, którzy wiosną zapoznali się tam z nowo zakupionymi przez Związek Radziecki naszymi „Wilgami". Jonušas wylatał 150 godzin na „Cobrze" i bardzo chwali polski szybowiec, z uznaniem wyraża się również o naszym samolocie. W Kiszyniowie każdy z naczelników-instruktorów wylatał na „Wildze" po 12 godzin. Aeroklub kowieński otrzymał w tym roku cztery tego typu maszyny.

Jonušas kieruje klubem od 1963 r., ale lata od 1952 r. Jest instruktorem I klasy, starszym trenerem (jego podopieczną była m.in. znana litewska szybowniczka **Regina Garmute**, o której pisałem uprzednio) i mistrzem sportu z bogatym kontem: 4300 wylatanych godzin na samolotach i 1500 na szybowcach. Można by rzec, że poza lotnictwem świata nie widzi. Zaraził nim swoich synów: 14-letniego **Audrusa**, który w klubie szkoli się w spadochroniarstwie i 16-letniego **Algimantasa** — początkującego obecnie szybownika. Żona, **Stefania**, lekarz z zawodu, pracuje etatowo także w tym aeroklubie od 1968 r. i — mówią mi — dzielnie sekunduje swym mężczyznom w ich życiowych pasjach.

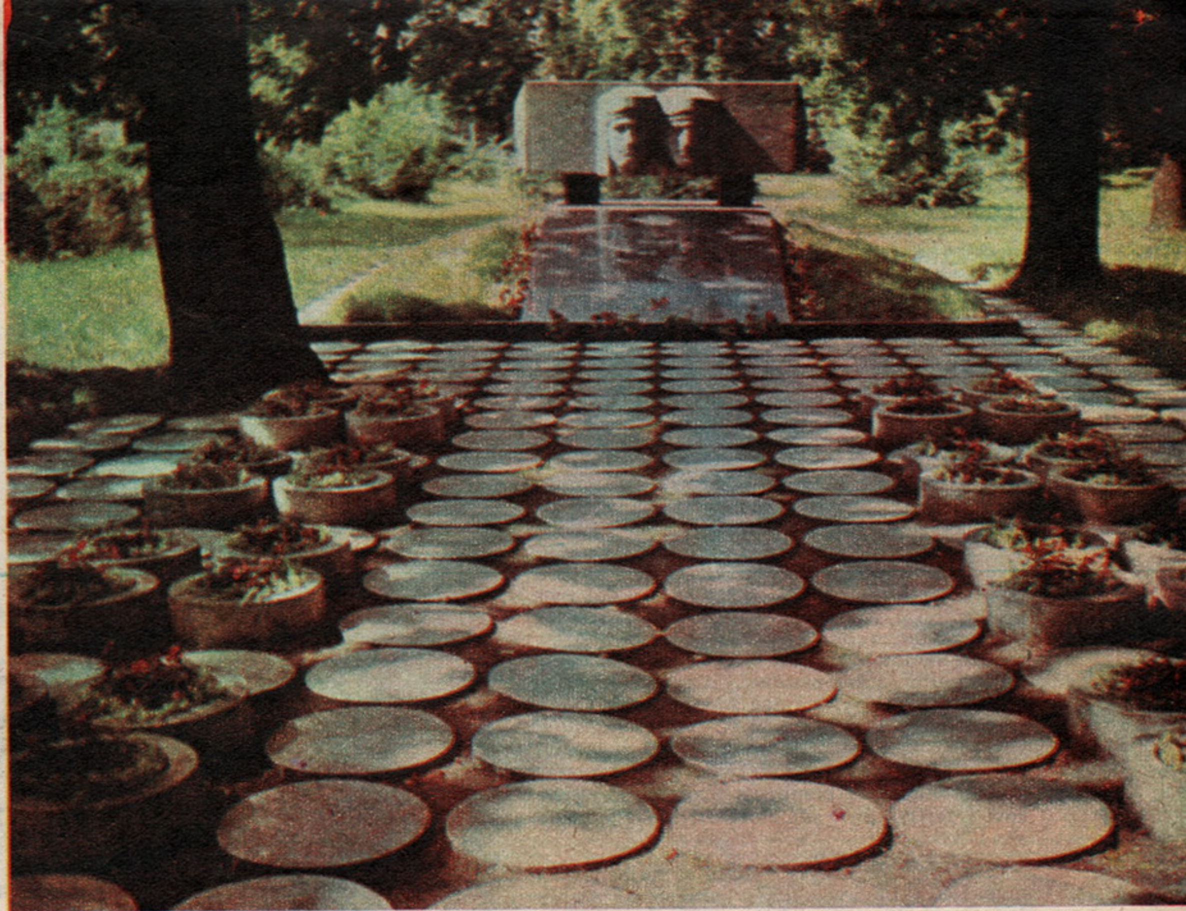
W klubowym, elegancko urządzonym domku panuje swojski nastrój. Rozmawiamy wprawdzie po rosyjsku, bo łatwiej, ale gospodarze wtrącają sporo słów polskich, których jak się okazuje znają dużo, zwłaszcza z terminologii lotniczej. Z radioodbiornika płynie muzyka z I programu Warszawy, niedaleko już nasza granica. Kowieńscy lotnicy wspominają swoje serdeczne kontakty z lotnikami polskimi, a szczególnie współpracę z Aeroklubem Białostockim. Pada też często nazwisko jego kierownika — **Jana Jagodzika.**

No, ale wracajmy do gościnnego aeroklubu w Kownie. Jest to najstarszy, założony w 1927 r. aeroklub litewski i jedyny jaki działał w tym kraju przed wojną. Dziś ma ich Litwa trzynaście, z tego po dwa w Wilnie i w Kownie, co komentuje się samo za siebie. Aeroklub nosi imię gen. mjra **Jonasa Žiburkusa** — byłego długoletniego przewodniczącego Komitetu Centralnego DOSAAF Litewskiej SRR, zmarłego w 1974 r. Generał Žiburkus, członek Komunistycznej Partii Litwy, walczył w czasie ostatniej wojny także o wolność Polski, na linii Odry-Nysy, za co otrzymał m.in. wysokie polskie odznaczenia. Zasłużył się wielce dla współczesnego lotnictwa sportowego na Litwie. Pamięć o nim pozostała żywa do dziś. W aeroklubie jest Izba Pamięci Gen. Žiburkusa.

Potem spacerujemy po lotnisku. Zwiedzam jego obiekty — duży hangar, zaplecze warsztatowe, murowane domki klubowe (jest ich 17, a 4 zbudują jeszcze w tym roku), które pełnią funkcje internatu (80 miejsc) i mieszkań dla kadry. W lasku ładnie rozmieszczony, bogaty w przyrządy, ośrodek treningowo-sportowy, niezbędny zarówno dla skoczków spadochronowych jak i w ogóle lotników sportowych. A dalej, w głębi brzozowo-świerkowo-sosnowego lasu — jak mnie zapewniają tutejsi lotnicy — raj dla zbieraczy grzybów (maślaków się w nim w ogóle nie zbiera). W wędrówce, bo teren rozległy, towarzyszy nam nierozłącznie pupilka klubowa, wilczyca „Sakta" (klamra), matka rodzona wileńskiego „Taurusa", o którym już wspomniałem.

Na lotnisku w Kownie pracują od 1958 r. dwa aerokluby: szybowcowy (100 członków) i techniczno-lotniczy (100 spadochroniarzy i 60 pilotów samolotowych), przy czym ten drugi specjalizuje się w akrobacji lotniczej, mając do dyspozycji samoloty: Jak-18A, Zlin-326 oraz Jak-12 i An-2. Spadochroniarze skaczą w większości na UT-15. W obydwu klubach wylatuje się rocznie ponad 4500 godzin, z tego ponad 3000 godzin na szybowcach; spadochroniarze wykonują rocznie około 3000 skoków. 35 szybowników i spadochroniarzy ma tytuły mistrzów sportu. Na lotnisku pracuje etatowo 17 osób, w tym m.in. po 3 instruktorów szybowcowych i spadochronowych, inżynier, 4 mechaników, 2 kierowców, lekarz i buchalter. Trochę trudno oddzielić jedno od drugiego, bowiem obydwa aerokluby ściśle i zgodnie ze sobą współpracują.

DOKOŃCZENIE NASTĄPI



Pomnik na mogile sławnych litewskich lotników S. Dariusa i S. Girenasa na cmentarzu w Kownie.

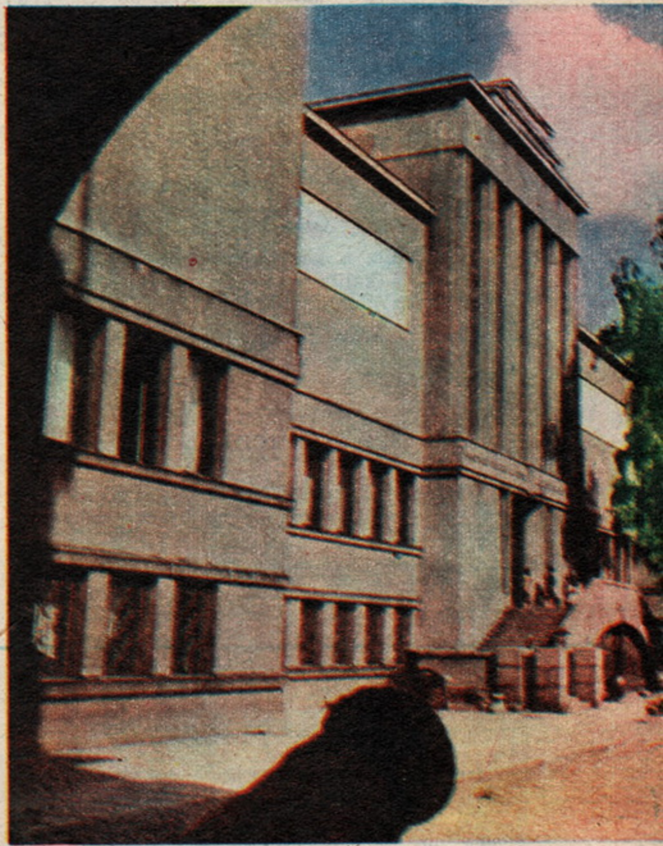


Naczelnicy aeroklubów – Zigmas Polinauskas (pierwszy z lewej) i Aleksandras Jonušas. Na zdjęciu poniżej – fronton gmachu Państwowego Muzeum Historycznego w Kownie.

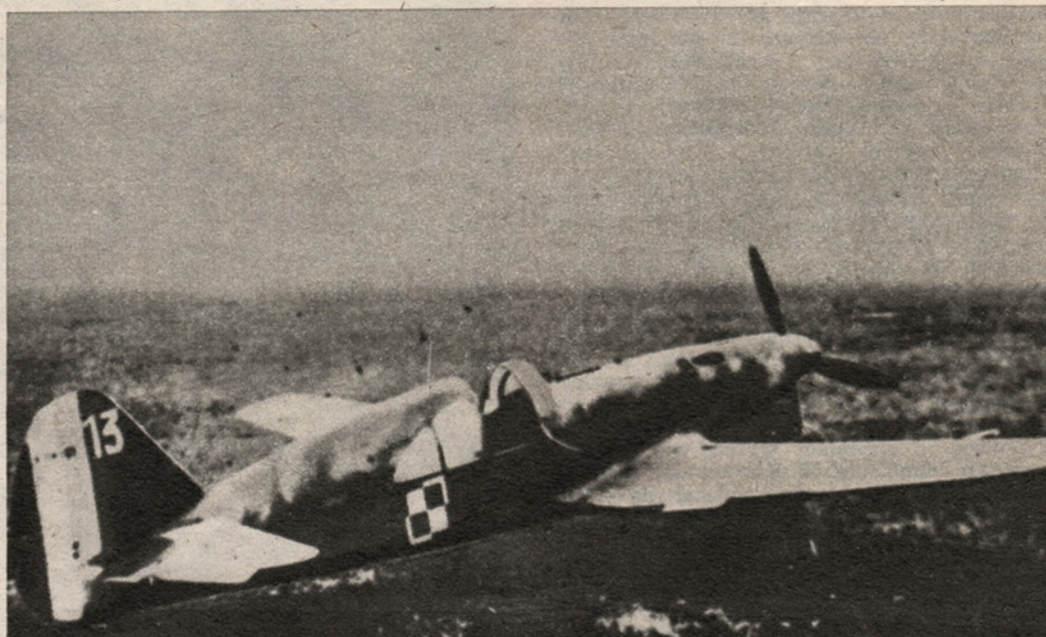
Zdjęcia: J.G. BIECHTIEROW (1) i autora



W sali historii kosmonautyki w Pałacu Pionierów im. J. Gagarina w Kownie. Pierwszy z lewej – kierownik oddziału technicznego Zigmas Augavicius.



SAMOLOT MYŚLIWSKI CAUDRON C-714



Myśliwce Caudron C-714 były używane podczas walk we Francji tylko przez Polaków, można by je więc nazwać „polskimi" myśliwcami. 18 maja 1940 r. samoloty te otrzymał Dywizjon Myśliwski 1/145 „Warszawski". Ponieważ było wiele wypadków (urywanie się skrzydeł w locie), odbyła się inspekcja francuskiego ministra lotnictwa w polskim dywizjonie i w jej wyniku (25 maja) zawieszono loty na C-714. Ale z braku innych samolotów Polacy latali na nich dalej i zestrzelili 12 samolotów hitlerowskich. Np. 8 czerwca 1940 r. formacja 5 polskich C-714 zaatakowała grupę 15 Messerschmittów Bf-110 i zestrzeliła 5 maszyn hitlerowskich bez strat własnych. 9 czerwca Polacy zaatakowali wyprawę bombową z osłoną myśliwców i zestrzelili 2 samoloty Bf-109 i jednego Do-17.

Caudron C-714 był jednym z najlżejszych myśliwców budowanych w okresie II wojny światowej. Konstruktor M. Riffard wykorzystał tu doświadczenia małego samolotu wyścigowego, zaprojektowanego w latach 1933—35, a następnie myśliwca C-713 z 1937 r. W 1938 r. M. Riffard przedstawił kolejny samolot myśliwski oznaczony C-714, ze wzmocnionym kadłubem i przerobionym płatem. Pierwszy prototyp (C-714-01) odbył próby w 1938 r. Osiągnięto wówczas prędkość w nurkowaniu 700 km/h.

Produkcja zamówionych 100 maszyn rozpoczęła się latem 1939 r. w zakładach Renault pod Paryżem. Użytkowanie pierwszych maszyn seryjnych w jednostkach wykazało, że mimo lekkości i dobrych właściwości manewrowych samolotu — silnik jest za słaby (450 KM), prędkość wznoszenia zbyt mała, a ponadto konstrukcja ma wytrzymałość niewystarczającą dla myśliwca.

Dowództwo lotnictwa francuskiego zawiesiło produkcję w lutym 1940 r. po wykonaniu 90 maszyn. Żadnej z tych maszyn nie skierowano oficjalnie na wyposażenie jednostek francuskich. 50 samolotów sprzedano Finlandii, ale tylko 6 dotarło do celu. 38 maszyn C-714 (czyli prawie resztę wyprodukowanych) używali Polacy w 1940 r.

Konstrukcja samolotu w przeważającej części drewniana. Kadłub drewniany, kryty w przedniej części blachą duralową, w tylnej — sklejką. Za kabiną pokrycie przezroczyste, dla zwiększenia widoczności do tyłu. Skrzydła nie dzielone, drewniane, dwudźwigarowe, kryte sklejką. Lotki i stery kryte płótnem. Płoza ogonowa stała.

Uzbrojenie: 4 karabiny maszynowe MAC 1934 M-39 (kaliber 7,5 mm), umieszczone w owiewkach pod skrzydłami.

Napęd: Silnik Renault-12 Ro I, dwunastocylindrowy, chłodzony powietrzem, o mocy max. 450 KM.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 8,96 m, długość — 8,53 m, wysokość — 2,87 m, pow. nośna — 12,5 m².

Masy: Masa własna — 1 400 kg, masa użyteczna — 350 kg, masa całkowita max. — 1 750 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 486 km/h, wznoszenie na 4 000 m — 6,75 min, zasięg — 900 km, pułap — 9 100 m.

WITOLD SZEWCZYK

Uwaga: Kolor czerwony polskiej szachownicy malowany na kadłubie był prawie przezroczysty, tak że francuski znak był w tych miejscach widoczny (szachownica malowana była w odwrotnym układzie barw niż oficjalnie przyjęto w Polsce).

CZAS ŻYCIA SATELITY

W komentarzach o starcie pierwszego sputnika (które przed 16 laty przez kilka dni zajmowały niemal połowę objętości prasy codziennej) stale powtarzało się pytanie: — Jak długo będzie on utrzymywał się w Kosmosie?

Specjaliści udzielali ogólnikowych odpowiedzi. Przeważał pogląd, że satelita utrzyma się na orbicie co najmniej miesiąc, a może nawet rok. Prognozy, zawarte w tak szerokiej rozpiętości, sprawdziły się: sputnik krążył dokładnie trzy miesiące.

W tym początkowym stadium astronautyki, kiedy Ziemię obiegały tylko dwa sztuczne księżyce — stwierdzenie, który z nich właśnie zakończył bieg, nie nastręczało najmniejszych trudności. W ciągu następnych kilkunastu lat sytuacja diametralnie się zmieniła. Nie tylko dlatego, że przelot sztucznego satelity już nie budzi sensacji, a nawet barwne zjawiska towarzyszące jego ostatnim chwilom podczas spalania się w atmosferze są wzmiankowane jedynie w prasie lokalnej. Chodzi o to, że przy dużym zagęszczeniu wokół Ziemi sztucznych ciał kosmicznych (satelitów, także ich części, ostatnich członów rakiet) — ustalenie, który z nich kończy swój bieg, jest trudne.

Powstaje interesujące zagadnienie: w jakim stopniu dziś, po zdobyciu szerokich doświadczeń związanych z rozwojem astronautyki, potrafimy przewidzieć czas życia poszczególnych obiektów. Trzeba wyraźnie zaznaczyć, że daleko nam do przewidzenia, choćby z dokładnością jednego dnia — okresu utrzymania się satelity na orbicie. Pochodzi to stąd, że na zmiany toru sztucznego księżyca, co decyduje o trwałości jego istnienia — wpływa znacznie więcej czynników niż początkowo brano pod uwagę.

W dyskusjach nad długotrwałością obiegu pierwszych satelitów Ziemi zasadniczo uwzględniano tylko opór, jaki temu obiektowi stawiają górne, rozrzedzone warstwy atmosfery.

Na ewolucję orbity sztucznego księżyca poważnie wpływa ponadto spłaszczenie naszej planety, w wyniku którego jej średnica równikowa jest o 46 km dłuższa od biegunowej, pierwszy efekt stanowi precesja: płaszczyzna orbity obiektu nachylona względem płaszczyzny równika obraca się wokół biegunowej osi Ziemi w kierunku przeciwnym do lotu satelity. Drugim czynnikiem związanym z mechaniką nieba jest zmiana okresu obiegu sztucznego księżyca podczas każdego okrążenia. Trzecim zjawiskiem jest tzw. rotacja linii absyd i związana z nią zmiana wysokości krążenia obiektu. Jeśli kąt nachylenia jego orbity względem płaszczyzny równika jest mniejszy niż 63,4°, to ruch perigeum jest zgodny z kierunkiem ruchu satelity, zaś w przeciwnym przypadku — wsteczny. Dla orbit równikowych prędkość rotacji linii absyd osiąga aż 17° na dobę, dla biegunowych natomiast 4,5°.

Dla satelitów krążących stosunkowo nisko — oddziaływanie przyciągania Księżyca i Słońca może być pominięte. Przy orbitach położonych całkowicie poza atmosferą — ten aspekt nabiera coraz większego znaczenia. Dopiero w odległości 60 000 km od powierzchni Ziemi — oddziaływanie Słońca i Księżyca na precesję oraz rotację linii absyd jest równie silne jak spłaszczenia Ziemi.

Wpływ ciśnienia światła słonecznego na ruch satelitów występuje oczywiście tylko w tych okresach, kiedy obiekt nurza się w blasku słonecznym. Istnieją pewne wyjątkowe orbity, na których Słońce nieprzerwanie oświetla sztucznego satelitę Ziemi. Wtedy nie może on zniżać się poniżej 1 545 km, a kąt nachylenia jego orbity względem równika musi wynosić albo 103,°02, albo 76,°98. Dodatkowym warunkiem jest, aby start nastąpił bądź o świcie bądź o zmierzchu.

Przy niskich orbitach — wpływ ciśnienia promieniowania słonecznego jest pomijany. Dopiero na pułapie 400 km osiąga ono 7% hamującego oddziaływania atmosfery, a na 550 km obie te siły mają jednakową wartość.

Ten efekt staje się tym znaczniejszy, im obiekt ma większą powierzchnię w stosunku do swojej masy.

Sztuczny księżyc może być naładowany elektrycznie — albo dodatnio, dzięki fotoemisji pod działaniem oświetlenia słonecznego, albo ujemnie w wyniku bombardowania silnym strumieniem elektronów. W nieznaczny sposób zwiększa to hamowanie obiektu. Jeśli np. jest on naładowany ujemnie — to uderzają w niego również te jony dodatnie, które minęłyby go, gdyby był „neutralny".

ANDRZEJ TREPKA



SPORT

■ Po raz 12 odbyły się w Letnanach popularne w Czechosłowacji samolotowe zawody rajdowo-nawigacyjne „O Złoty Klucz Pragi". Regulamin przewidywał m.in. odnajdowanie znaków ukrytych w terenie, identyfikacja obiektów na podstawie zdjęć fotograficznych i regularność lotu. Zwyciężyła znana w kraju, od wielu lat razem latająca załoga Fiala—Ježek.

■ Aeroklub w Rakovniku (CSRS) zorganizował po raz drugi samolotowe zawody akrobacyjne, w kategorii seniorów i juniorów. W każdej kategorii rozegrano po dwie wiązanki figur — nieznanej i dowolnej. Wśród seniorów zwyciężył znany akrobata Jiři Kobrle, wśród juniorów Miroslav Mrzena.

■ Austriacki pilot szybowcowy Erich Gehrer ustanowił nowy rekord swego kraju, przelatując na „Nimbusie II" trasę trójkąta 678 km. Poprzedni rekord Austrii wynosił 632,8 km. (z)

TRANSPORT

■ Belgijski związek pilotów komunikacyjnych podjął akcję przeciwko mającej obowiązywać — zgodnie z zaleceniem ICAO — zasadzie ograniczenia wieku pilotów komunikacyjnych do 60 lat. Przeciwna temu ograniczeniu jest również federacja narodowych związków pilotów IFALPA, która domaga się, aby o dopuszczeniu do lotów decydowały wyłącznie aktualne warunki psycho-fizyczne pilota.

■ W następstwie zawarcia przez NRD umowy o komunikacji lotniczej z Belgią spodziewane jest otwarcie regularnej komunikacji lotniczej między Brukselą i Berlinem przez „Interflug"i „Sabenę".

■ „Sabena" uzyskała zgodę władz radzieckich na korzystanie w lotach na Daleki Wschód z trasy syberyjskiej via Moskwa.

■ „Pan American" wyzbywa się nadmiaru swych samolotów. 5 sztuk B-727-100 odsprzedano ostatnio towarzystwu „Alaska Airlines".

■ Największy port lotniczy świata, chicagowski O'Hare, obsłużył w roku ubiegłym 37,9 mln pasażerów i 652 tony towaru. Trzy porty nowojorskie obsłużyły w roku 1974 łącznie 40,5 mln pasażerów i 1120 tys. ton towaru, dwa porty Londynu — 25,2 mln pasażerów, a trzy porty Paryża — 16,9 mln. Kolejne miejsca pod względem wielkości ruchu lotniczego po Chicago O'Hare zajmują porty lotnicze: Atlanta, Los Angeles, Nowy Jork — Kennedy i Londyn — Heathrow, obsługujące rocznie od 20 do 25 mln pasażerów oraz San Francisco, Tokio, Nowy Jork — La Guardia, Miami, Osaka, Paryż — Orly, Denver, Waszyngton — National, Frankfurt n/M i Boston — obsługujące od 10 do 20 mln pasażerów. (o)

PRZEMYSŁ

■ Jedną z niespodzianek tegorocznego Paryskiego Salonu Lotniczego i Astronautycznego była absencja firmy Piper, specjalizującej się od lat w produkcji samolotów lekkich, jedno- i dwusilnikowych. Za kulisami wystawy rozeszły się pogłoski, że zakłady Piper wstrzymały produkcję i odkupione zostały przez inną firmę.

■ W Związku Radzieckim prowadzone są intensywne próby w locie serii samolotów Tu-144. Te naddźwiękowe samoloty pasażerskie za kilka miesięcy mają wejść do normalnej eksploatacji w barwach „Aerofłotu". Trwa już szkolenie załóg. Dotychczas zakłady produkcyjne opuściło 8 samolotów Tu-144.

■ Zakłady Mc Donnell-Douglas wspólnie z firmą Northrop opracowują projekt samolotu przewidzianego jako „następca" F-4 „Phantom" i A-7 „Corsair". Projekt samolotu oznaczony YF-18 przewiduje, że nowa maszyna napędzana będzie dwoma silnikami GE-F-404 o ciągu 7300 kG każdy. YF-18 będzie miał rozpiętość 12,40 m (po złożeniu końcówek skrzydeł 7,62 m), długość 17,07 m i wysokość 6,9 m.

■ Samolot wielozadaniowy Britten-Norman „Islander" budowany jest obecnie w dwóch wersjach — z silnikami o mocy 260 i 300 KM. Na zamówienie Nowej Zelandii przygotowano wersję wyposażoną w narty. Przewiduje się również budowę innej wersji na pływakach.

■ Pod oznaczeniem Grumman „Gulfstream X" budowana jest pasażerska wersja tego znanego dotychczas samolotu dyspozycyjnego. „Gulfstream X" przystosowany będzie do przewozu 20 pasażerów. Samolot ten posiada dwa silniki odrzutowe typu Rolls-Royce „Spey"-211-8 i osiąga prędkość przelotową do 950 km/h.

■ Zakłady Boeing przygotowują nową wersję samolotu Boeing-747MF. Samolot ten będzie latającym tankowcem, z możliwością transportu w trzech zbiornikach 125 000 litrów paliwa. Urządzenia dystrybucyjne umożliwiać będą jednoczesne tankowanie w locie trzech samolotów. Boeing-747 MF będzie o około 1 metr dłuższy do wersji standardowej oraz o 96 cm wyższy w części kadłuba mieszczącej kabinę załogi. (ż)

FILM

■ Podczas tegorocznego paryskiego Salonu Lotniczego i Astronautycznego zorganizowano mały festiwal filmów lotniczych 1975 roku. Oto niektóre tytuły filmów, które brały udział w festiwalu: „Aerospatiale", „Eksperymentalny", „Produkcja silników turbinowych", „Pokaz akrobacyjny Rothmana", „Port lotniczy dla Człowieka", „Pasażer nieba" i film „Skrzydła polskie", wystawiony przez PEZETEL. (e)

MILITARIA

■ 31 samolotów brytyjskiej produkcji „Hunter" odstąpiła Jordania Omanowi, zabezpieczając zarazem obsługę techniczną tych maszyn oraz szkolenie pilotów omańskich.

■ Afrykańskie państwo Gabon pertraktuje z Francją w sprawie zakupu samolotów myśliwskich „Mirage". Dotychczas Gabon posiada jedynie: sześć samolotów transportowych (3 C-47, 2 YS-11 i 1 DC-6), sześć łącznikowych (1 „Falcon-20", 1 Cessna-337 i 4 „Broussard") i cztery śmigłowce (3 „Alouette-III" i 1 SA-330 „Puma").

■ Liban przeznaczył 350 mln dolarów na umocnienie swego lotnictwa wojskowego. (z)

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

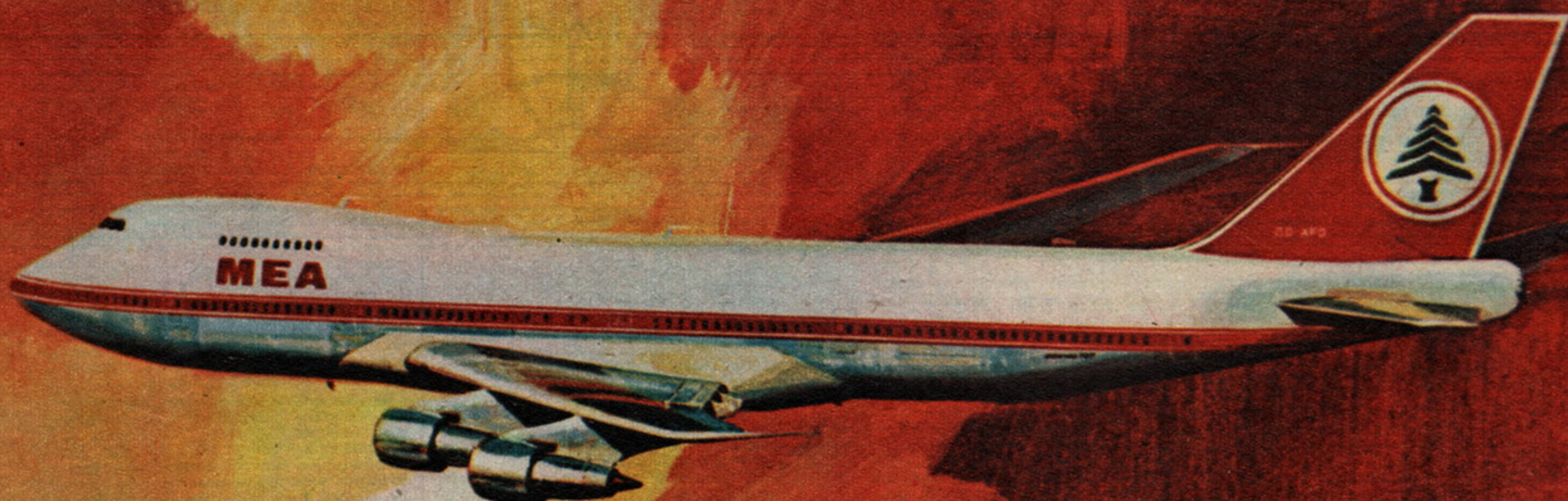
Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI).

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji. JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, STANISŁAW SZYMAŃSKI — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.
WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne, zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm^2 — 10.50 zł za 1 cm^2. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 8.VIII.1975 r. Zam. 4981.
INDEKS 37703/37505 B-87





linia lotnicza z morskimi tradycjami

JANUSZ WOLNIEWICZ

KORESPONDENCJA WŁASNA

Fenicjanie od dziesięciu wieków uznawani są za pionierów transportu morskiego, handlu i za wynalazców... pieniędzy. Od trzydziestu lat natomiast są właścicielami floty powietrznej, która lata po świecie ze znakiem zielonego cedru, wymalowanym na ogonach Boeingów 707 i 747. Jest to popularny w 14 krajach przewoźnik powietrzny MEA, czyli Middle East Airlines. Rok temu mniej więcej pierwszy „Cedar jet", należący do MEA, wylądował na Okęciu i od tego czasu, razem z LOTEM, utrzymywane jest między Warszawą i Bejrutem stałe połączenie. Nasze samoloty odlatują do Libanu dwa razy w tygodniu, maszyny MEA – raz.

Potomkowie Fenicjan, jako jedna z nielicznych linii na świecie, razem z SAS prowadzą specjalną obsługę podróżujących po świecie marynarzy. Wyspecjalizowali się w tego rodzaju przewozach i najbardziej nawet nierozgarniętego czy „zagazowanego" zejmana dostarczają na wskazany statek w dowolnym porcie Bliskiego Wschodu czy Afryki. Największe potrzeby w tej mierze mają rozbudowane floty państw skandynawskich. Skandynawowie też pierwsi zainicjowali wymianę załóg statków drogą lotniczą. Obecnie więc MEA prowadzi wydzieloną sekcję „Obsługa Marynarskich Podróży (Seaman's Travel Service), mającą w herbie kotwicę skomponowaną ze znakiem linii. Lecąc na „Zawrat" ładujący w Zatoce Perskiej, znalazłem się niechcący w trybach tej instytucji.

Trzygodzinny lot do Bejrutu przebiegł spokojnie. Sarniookie stewardesy z wprawą kobiet Wschodu obsługiwały pasażerów. Fenickim statkiem powietrznym na spotkanie z flagową jednostką naszej floty – to brzmiało dobrze! Bądź co bądź Fenicjanie w żegludze morskiej zasługi położyli niemałe. Podobno nawet, jak świadczą najnowsze odkrycia, odkryli Amerykę dobre parę setek lat przed Kolumbem.

Z okien maszyny, podchodzącej do lądowania nad miastem, doskonale widać było zabudowania Bejrutu – stolicy jednego z najmniejszych krajów świata (10 tys. km^2), który z pasją od paru tysiącleci zabawia się w międzynarodowego bankiera. Ten stan rzeczy nie uległ zmianie i dziś. Gdyby ktoś się potrudził, mógłby bez wysiłku odszukać szyldy siedemdziesięciu sześciu banków egzystujących w Bejrucie, włączając w to filię Polskiego Banku Handlowego SA.

Ogromne kapitały szejków naftowych opływają tutejsze skarbce, a Liban po staremu ciągnie zyski i z operacji finansowych, i z handlu. Masy towarów idą przez Liban do wszystkich krajów arabskich, w małym kraiku osiada złoty pył. Fenicjanie, ze swoją wprawą sięgającą tysięcy lat wstecz, handlują świetnie. Przechodzi tędy lukratywny handel bronią, narkotykami, idzie zabroniona przez proroka whisky. Wszystko tu można sprzedać, wszystko kupić; także szpiegowskie informacje.

Potomkowie Fenicjan lubią duży zysk, ale nie gardzą i małym. Rozwinęli turystykę dla bogaczy, stwarzając dla nich luksusowe gniazdka, gdzie kolacja kosztuje tysiąc dolarów, ale pamiętają też o szarych turystach żywiących się kanapkami. Ziarnko do ziarnka... Na tutejszej Marszałkowskiej, czyli ulicy Szaria Hamra, olśniewają wystawy, a często i ceny. Produkty kanadyjskie – są, argentyńskie – też, coś z Londynu, Tokio, Sydney – proszę bardzo! Tu się handluje nie na żarty. Szwajcaria Bliskiego Wschodu!

Będąc w Libanie, nie wypadało po prostu nie skorzystać z tutejszych atrakcji turystycznych, takich jak Baalbeck, Byblos czy Casino du Liban, a także nie rozejrzeć się po głównej kwaterze MEA, mieszczącej się tuż obok lotniska Khaldé.

Udzielono mi tam chętnie interesujących mnie informacji, zwłaszcza, że potomkowie Fenicjan nie mają czego się wstydzić. Przeciwnie. W roku 1974, kiedy to większość linii lotniczych świata znalazła się w finansowym dołku, Libańczycy z MEA – bodaj to dziesięciowiekowa wprawa – zarobili około 18 mln dolarów, co oczywiście nie było łatwą sztuką, uwzględniając sytuację w światowym lotnictwie pasażerskim. W tym trudnym obecnym okresie inne linie bronią się przed zakupem sprzętu – a MEA zafundowały sobie trzy nowe „jumbo-jety".

MEA ma ciekawą strukturę. Wszyscy mianowicie pracownicy tego przedsiębiorstwa, w liczbie około 5200 osób, są posiadaczami akcji, a więc współwłaścicielami linii. MEA zarabia zresztą nie tylko na przewozie pasażerów i frachtu, również baza techniczna, największa na Bliskim Wschodzie, przynosi dochody. Ten ogromny kompleks hangarów, urządzeń technicznych – zwiedzałem z odrobiną zazdrości w sercu. Dobrze zorganizowana praca, najnowocześniejsze urządzenia kontrolne, składy części zamiennych – pozwalają Libańczykom przeprowadzać autoryzowane przeglądy płatowców, silników i przyrządów pokładowych dla 82 znanych w świecie linii. Między innymi, z bazy technicznej MEA w Bejrucie korzystają tacy przewoźnicy lotniczy jak Air France, PAN AM, Jal, a także British Airways, LOT i inni.

– ...Samolot libańskich linii lotniczych do Dubaj, numer lotu 428, pasażerowie proszeni są o „przygotowanie... – słyszę z głośników bejruckiego lotniska. A więc dalej z Fenicjanami na „Zawrat". Na wodach Zjednoczonych Emiratów Arabskich mam szanse dostać się na ten najnowszy skrawek terytorium Rzeczypospolitej.



